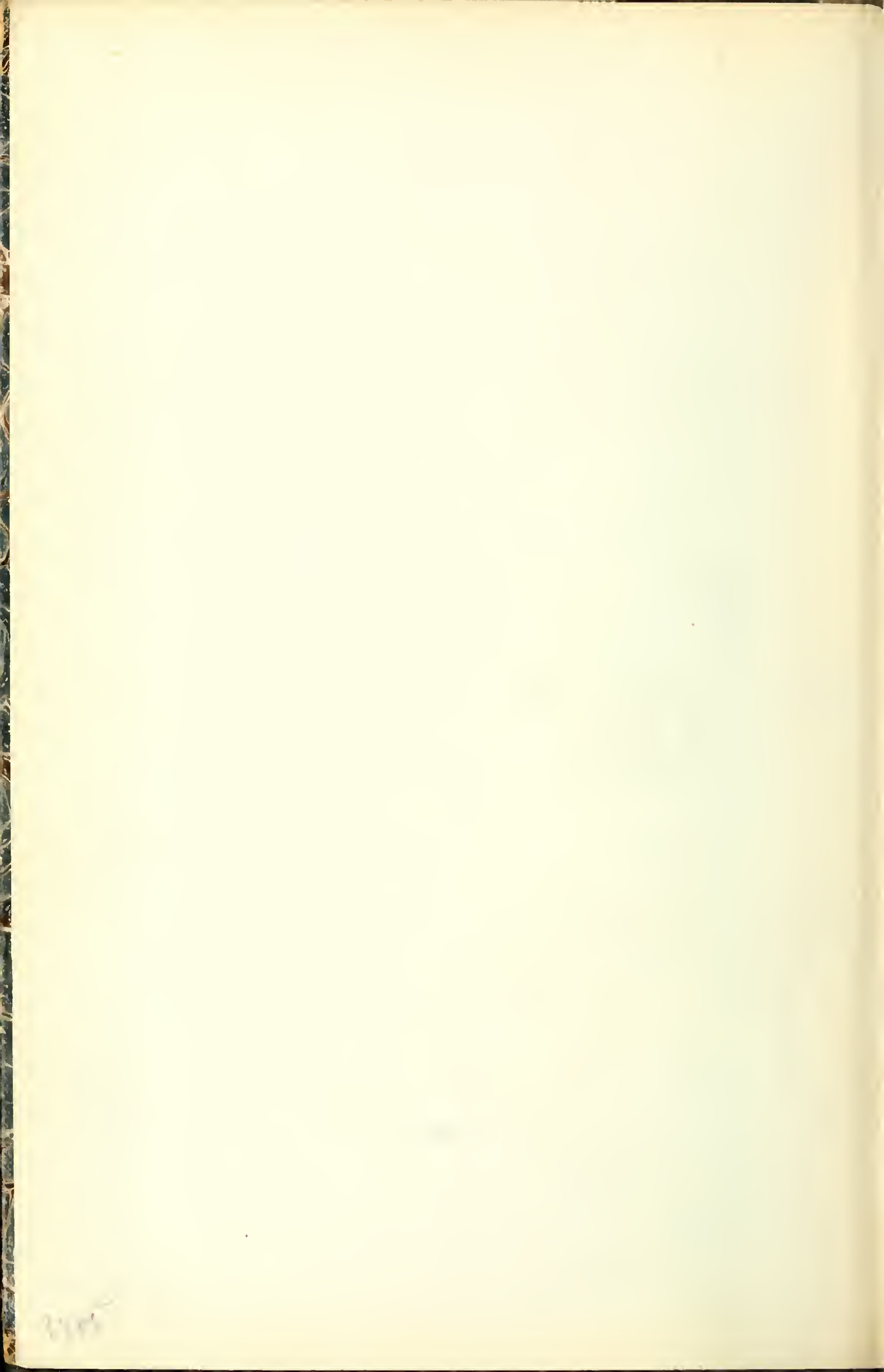

DD
801
H17
H352
Blatt
2



Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt II. 1906.

Oldenburgs Seeschiffahrt

in

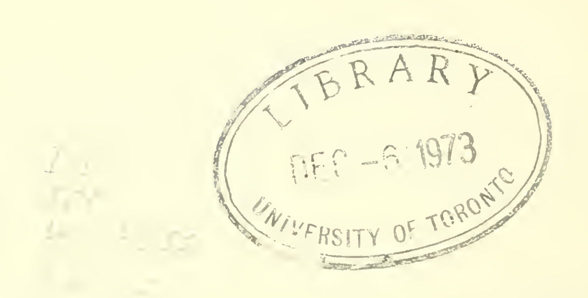
alter und neuer Zeit.

Von

Georg Sello.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1906.

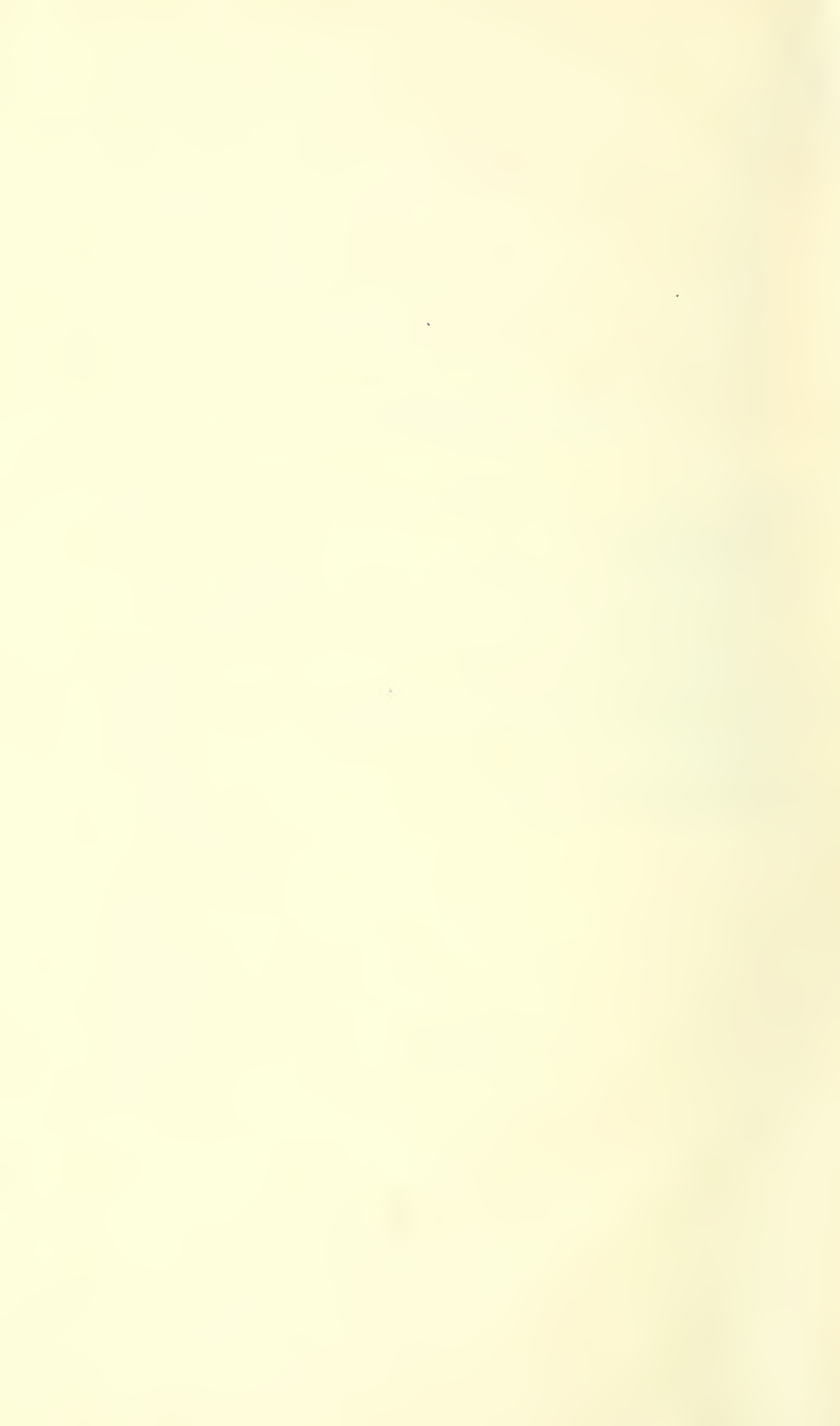


Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1
I. Das Mittelalter 3
II. Das 16. Jahrhundert 9
III. Das Zeitalter Graf Anton Günthers 19
IV. Das 18. Jahrhundert bis zum Ende der dänischen Herrschaft . 24
V. Die Regierungszeit Herzog Friedrich Augusts und die Anfänge Herzog Peter Friedrich Ludwigs 27
VI. Die Wende des 18. Jahrhunderts 32
VII. Oldenburgische Reederei außerhalb des Weserreviers 36
VIII. Blüteperiode der Segelschiffahrt im 19. Jahrhundert 40
IX. Segelschiff und Dampfschiff 48
X. Die Fischereiflotte 50
XI. Die oldenburgischen Weserhäfen 53
Nachwort 68



Von stade sie sich dô huoben, sô si aller beste dan
Mit ir scheffen kunden. *Sît wart von in getân*
Michel arebeiten ûf dem breiten fluote.

Kudrun 1124.

Die niederländisch-deutsche Küste der Nordsee ist gesäumt mit Städten der alten Hanse. Nur *eine* Lücke zeigt die sonst ununterbrochene Kette: zwischen Weser und Ems. Die Territorien von Oldenburg und Ostfriesland füllen dieselbe geographisch aus. Keine einzige Stadt in diesen nordwestdeutschen See-Kleinstaaten hat dem seebeherrschenden Bunde der norddeutschen See- und Handelsstädte angehört.

So sehr beide hierin sich zu gleichen scheinen, so ist doch, an dem Maßstabe hansischer Interessen und hansischer Aufgaben gemessen, ein erheblicher Unterschied zwischen ihnen. Das ostfriesische Emden hat früh mit Einsicht, Wagemut und zeitweisem Glück in einer der hansischen Arbeit parallelen Richtung die Vorteile seiner maritimen Lage zu benutzen verstanden, so daß es mit gutem Recht zu Ende der Periode, in welchem der hansische Name noch klangvoll war, um die Aufnahme in den Bund wenigstens werben mochte. Dieser der Hanse verwandte Geist Emdens ist die Ursache geworden, daß in seinen Wällen der erste norddeutsche Staat festen Fuß zu fassen suchte, welcher mit klarem Blicke, wenn auch zunächst noch mit ungeschickten Händen und ungeeigneten Mitteln Seehandelspolitik getrieben hat, Brandenburg. Und nach wechselnden Zwischenfällen ist es der Erbe Brandenburgs, Preußens König, welchem Emden heut seinen Platz als bedeutungsvolle Nordsee-Seehandelsstadt unmittelbar hinter den blühenden alten Hansestädten Hamburg und Bremen verdankt.

Ganz anders in Oldenburg. Die gleichnamige Hauptstadt des Landes ist freilich einmal für eine Hansestadt ausgegeben worden. Ein „Österling“, Johann von Oldenburg, hatte im

Jahre 1470 im Kanal burgundische Schiffe gekapert und sich berühmt, daß er mit Schiff und Volk von Oldenburg, einer „Principal-Stadt" der Hanse, „von der gemenen Hansestede wegene" ausgerüstet und in See gesandt sei. Das kategorische Dementi folgte der kecken Lüge auf dem Fuße. Der Bund entgegnete: „ok en is de stad Oldenborch nyn letmate der dutschen Hanse, wi de ok nicht in vorbiddinge hebben, sunder de in bewinde des eddelen heren Gerden, greven to Oldenborch, is belegen" — Graf Gerds von Oldenburg, des schlimmsten Feindes der Hanse!

Emden machte den Hansestädten nach Maßgabe seiner Intelligenz und Kapitalkraft gesunde Konkurrenz zur See; Alt-Oldenburg — d. h. die stammverschiedenen Territorien, aus welchen es allmählich zusammenwuchs, vorweg als ein Ganzes betrachtet — benutzte Jahrhunderte lang seine vorteilhafte Lage an der Weser zwischen Bremen und der See, um zu ernten, wo es nicht säte: es machte sich die Seeschiffahrt seiner Nachbarstadt zur ergiebigen und bequemen Einnahmequelle, anfänglich auf dem einfachen Wege des eigenhändigen Seeraubes, dann durch Duldung fremder Seeräuber an seinen Küsten und Konnivenz gegen ihren Handel mit geraubtem Gut in seinem Gebiet; später durch einen nach sechsundachtzigjährigem zähen Ringen erworbenen, nachmals mit ebensolcher Hartnäckigkeit behaupteten wertvollen Zoll von allen auf die Weser gebrachten Waren, welchem nennenswerte Leistungen für die Erleichterung und Sicherung der so belasteten Schiffahrt nicht gegenüberstanden.

Wie der kulturelle Ausgleich auf diesem Boden sich endlich vollzog und das hansische navigare necesse est auch auf die oldenburgischen Fahnen geschrieben wurde; wie, entsprechend der angeborenen seemännischen Tüchtigkeit der Bevölkerung nun, nachdem diese ihren Beruf erkannt hatte, ausgezeichnetes geleistet, aber am Ende wiederum nicht der Zug der Zeit verstanden wurde, so daß die oldenburgische Seeschiffahrt sich jetzt in einer Periode, wenn nicht des Niedergangs, so doch des Übergangs befindet, dessen Verlauf zweifelhaft ist — diese lehrreichen Peripetien zu betrachten ist wohl eine Studie wert.

I. Das Mittelalter.

Die Schiffahrt der oldenburgischen Friesengaue. — Wangeroger Fischfang. — Ursprünglicher Binnenlandscharakter der Grafschaft und der Stadt Oldenburg. — Freigabe der Huntemündung. — Mitteilung des Bremer „Schiffrecht" an die Stadt Oldenburg. — Beginn der oldenburgischen Seeschiffahrt. — Seeräuberunwesen. — Oldenburgische Grafen als Seekapitäne.

„Die Schiffahrt Oldenburgs zeigte sich schon im 12. und 13. Jahrhundert in vielversprechender Entwicklung" — so ist einmal in dithyrambischem Festschriftstil verkündet worden. Die Geschichte lehrt vorsichtiger urteilen. Vor allen Dingen gilt es, die drei Hauptteile des Landes, die beiden Friesengaue Östringen (Jeverland) und Rüstringen (Butjadingen und Stadland) in der Marsch und die sächsische Grafschaft auf der Geest bis in das 16. Jahrhundert hinein gesondert zu betrachten.

Daß die jetzt oldenburgischen Friesen ein hervorragend seemännisches Volk gewesen, müßten wir, auch wenn keine positiven Zeugnisse vorlägen, daraus erschließen, daß ihre Küsten die Heimat der einzelnen Sagen und Lieder sind, welche den Inhalt des Epos von Gudrun bilden.

Das erste Rüstringer Schiff aber, von dessen Fahrt wir wissen, ist dasjenige gewesen, welches den Bremer Bischof Willehad auf seiner Flucht vor Widukind 782 aus Ut-Riustri (Butjadingen) nach Frankreich führte.

Dann folgt um 1040 die von Adam von Bremen beschriebene kühne Entdeckungs- und Raubexpedition einiger nobiles de Fresia, die, zweifellos Rüstringer, mit einer Flottille geraden Weges nach Island steuerten und darüber hinaus ins Eismeer drangen. Sie fuhren auf Ruderschiffen, welche Segel höchstens zur Aushilfe und zur Unterstützung bei günstigem Winde hatten; ihre Nautik stand also noch auf niedriger Stufe. Für die sonstige Ausrüstung ihrer Schiffe dürfen wir, in Ermanglung direkter Nachrichten, Auskunft bei Saxo Grammaticus suchen, welcher eine ähnliche, von drei Segelschiffen mit je 100 Mann Besatzung ausgeführte Nordmeerreise schildert. Sie hatten kein Verdeck, waren aber gegen die hereinschlagenden Wellen superne bovinis tergoribus geschlossen,

und außerdem, wie noch in unseren Tagen die auf den Walfischfang in den nördlichen Gewässern ausgehenden Schiffe, eigens für die gefährliche Fahrt besonders widerstandsfähig gebaut: nodis crebrioribus ac consercioribus clavis. Im allgemeinen haben wir sie uns von dem Typus des Nydam-Bootes in Kiel zu denken.

Hiermit sind die Nachrichten aus ältester Zeit erschöpft. Dafür, daß die Rüstringer nichtsdestoweniger sich auch später vor weiteren Seefahrten nicht scheuten, können wir uns nur auf die Lokalsage beziehen, wonach der Tuffstein, aus welchem die romanische Kirche zu Langwarden (eine der vier Hauptkirchen Rüstringens) erbaut ist, als Ballast von Schiffen, die Korn nach England führten, zurückgebracht wurde. Daß sie im 14. Jahrhundert außer „Eken“ und „Schuten“ auch „Koggen“ und „Busen“ besaßen, also Seeschiffe, mit denen sie gewiß nicht bloß ihre Landesprodukte: Pferde, Rindvieh, Schafe, Käse, Eier, Häute, Salz die Weser aufwärts zu den von ihnen schon zu Zeiten Heinrichs des Löwen fleißig besuchten Bremer Märkten brachten, wissen wir aus den Bremer Zollrollen.

Neben solchem Friedenswerk dienten den Rüstringern aber ihre Schiffe zum Betriebe eines höchst lukrativen Seeraubes auf Kosten der Bremer und ihrer Handelsfreunde. Der erste Artikel des ersten uns überlieferten Vertrages zwischen Bremen und den Rüstringern (1220) handelt von der Totschlagssühne; wenn der Pirat dem Kaufmann längsseit gelaufen war, dann gab es kein Rechten: der Schwächere flog über Bord — noch im 16. Jahrhundert war in den oldenburgischen Küstengewässern dies abgekürzte Verfahren nicht veraltet. Es gab Zeiten, wo solch Unwesen den Handelsverkehr auf der Weser vollständig sperrte (1307). In höchst auffälligem Gegensatz dazu sehen wir die Rüstringer bald danach bemüht, den fremden Kaufmann in ihr Land zu ziehen. Trieben sie selbst damals keine Kauffahrtei in größerem Stile? Das im 15. Jahrhundert untergegangene Aldessen an der Ahne im Jadebusen (1305), Langwarden (1307) und Burhave (1334) an der Küste, Blexen (1318) an der Weser, Bockhorn (1310) an der Überlandstraße von Östringen nach Bremen erscheinen mit zahlreichen, in die Zeit von Mai bis September fallenden, in Bockhorn während des August zehn Tage währenden Märkten ausgestattet, zu denen Einladungen weit umher, nach Groningen,

Köln, Münster, Dortmund, Osnabrück, Soest, Vechta, Wildeshausen ergingen.

Damit brechen die Nachrichten wieder ab. Die Häuptlingsfehden, die Vitalianerzeit, die Freiheitskämpfe Butjadingens absorbieren das praktische und historiographische Interesse bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts.

Anders war es in Östringen.

Die Bewohner dieses mit dem kleinen Wangerland politisch eng verbundenen Gaues haben ihre Befähigung zu weiter Seefahrt auf dem Kreuzzuge Königs Ludwigs des Frommen 1269 bewiesen, an welchem sie, wie sie König Philipp VI. von Frankreich im Jahre 1337 stolz berichteten, mit Ehren teilnahmen. Wie viele von den aus der Ems gesegelten 50 friesischen Koggen auf sie entfielen, berichtet Menco leider nicht. Die Hinfahrt ging nach Marseille, Sardinien, Tunis, Akkon; die traurige Rückreise der wenigen Überlebenden erfolgte 1270 einzeln auf fremden Schiffen.

Ebenfalls schon im 13. und während des 14. Jahrhunderts müssen die Östringer einen privilegierten Handel mit Holstein betrieben haben. Sie fuhren im 14. Jahrhundert nach Westfriesland, Holland, Flandern, nach der Elbe, warben um ein Handelsprivileg beim König von Frankreich, schlossen Schutz- und Handelsverträge mit Bremen, Harderwyk, Arnheim, Hamburg. Mehrfach werden Schiffer und Kaufleute des Ortes Jever in dieser Zeit hervorgehoben (1300. 1327. 1347. 1350).

Auch Wangerogern[1]) begegnen wir auf der Flandernfahrt (1327); besonders beteiligten dieselben sich am Heringsfang bei Helgoland.

Obwohl dieser handels- und kulturgeschichtlich so hochgeschätzte Fisch der Überlieferung zufolge sich erst 1425 von Schonen hierher zog, fand sich, wenn eine Notiz des jeverschen Chronisten Remmer von Seediek († 1557) chronologisch richtig ist, schon in der ersten

[1]) Die von den Behörden, in erster Linie von der Post beliebte Schreibung Wangeroo**o**ge ist weder historisch noch „deutsch", sondern spezifisch holländisch und außerdem inkonsequent, da daneben die einst insulare jeverländische Gemeinde Middoge (*Μεσονησος*) richtig geschrieben wird.

Hälfte des 14. Jahrhunderts auf der Insel zur Fangzeit eine aus Bremern, Hamburgern, Stadern, Stockholmern und aus Wangerogern bestehende Genossenschaft zusammen; für diese nun soll Meister Fridericus von Jever 1337 das Rechtsbuch verfaßt haben, welches im 15. Jahrhundert im Gericht des auf der Insel versammelten menen kopmann gebraucht wurde. Unter den Helgoländer Gästen werden 1432 de guden lude von Wangeroch ausdrücklich genannt, und einer derselben gehörte derzeit zu den Richtern.

Ausschließlich Fischfang (1677: 30 Fahrzeuge) betrieben die Wangeroger auch in späterer Zeit, gemäß „altem Brauch und Herkommen nach eiländischer Manier" bis Ameland westwärts (1697), bis zum Hever an der holsteinischen Küste ostwärts, bei den ostfriesischen Inseln, auf der Elbe und Eider, unter Helgoland, ihren Fang regelmäßig nach Hamburg zu Markte bringend (1671); wie „seit hundert Jahren" wurden 1618 Robben (Seehunde, Silck, Sillik) auf dem Wurster Watt, und zwar mit Garnen, gefangen.

Im Anfang des 18. Jahrhunderts lag aber das Fischereigewerbe völlig darnieder auf der Insel, die jämmerlich verarmt war, nicht wegen Erschöpfung der Fischgründe — die Blankeneser und Altonaer Fischer suchten gern das Wangeroger Revier auf und „nahmen den Insulanern die Nahrung fort" (1752) — sondern wegen der Trägheit der Bewohner. Die Regierung suchte durch Darlehne zur gründlichen Reparatur der meistens verfallenen Fischerfahrzeuge und Beschaffung neuer, sowie durch eine Fischereiordnung (1733) und Zwangsmaßregeln der Not zu steuern, auch durch Ansiedelung fleißiger Heiligelander (deren Fels und Düne damals stark in Abbruch geriet) die Erwerbsverhältnisse zu heben (1733), allein vergebens. Die Unmöglichkeit der Verzinsung der gewährten Darlehne schuf eine neue drückende Schuldenlast; die Zahl der Fischerfahrzeuge („Schnicken") nahm fortwährend ab. 1718 gab es noch 23, 1734 17, von 1753—1793 schwankte die Zahl zwischen 8 und 11. Schon 1743 baten die Wangeroger: „da mit der Fischerei nichts zu verdienen, sie mit dem Zwange dazu zu verschonen und ihnen zu gestatten, sonst ihre Nahrung zur See zu treiben". 1770 ist denn auch vom Betreiben „einiger Schiffahrt" die Rede, doch noch 1793 standen dafür nur eine Kuff und eine Tjalk zur Verfügung. Mit unausgesetzter Hilfe

der Landesregierung hob sich, begünstigt durch die eigenartige Verschiebung der Seehandelsverhältnisse während der Kriege des ausgehenden 18. Jahrhunderts, die Leistungsfähigkeit allmählich. Im Jahre 1800 gab es 17 Schiffe, 1807: 39; es vollzog sich der völlige Übergang vom Fischfang zur Reederei mit kleineren Schiffen.

1829 waren 27 Schiffe von zusammen 738 R.-T. vorhanden, mit denen die Insulaner sich rührig an der Frachtfahrt zwischen England, Holland, Belgien, Hamburg, Norwegen und den Handelsplätzen der Ostsee beteiligten. Freilich waren sie gezwungen, auch bei den ungünstigsten Konjunkturen dieselbe fortzusetzen, da jeder andere Erwerbszweig ihnen versagt war.

Seit 1851 (26 Schiffe von 1104 R.-T.) ging darum die Zahl ihrer Schiffe und deren Größe ständig zurück; die besser situierten Schiffsbesitzer verließen die Insel, großenteils nach Varel übersiedelnd; 1861 war nur noch ein Seeschiff in Wangeroge beheimatet.

Die Grafschaft Oldenburg, zu der wir uns nun wenden, war, nachdem die friesischen Gaue sich ihrer entledigt hatten, ein völlig binnenländisches Territorium. Vor der Niederwerfung der Stedinger 1234 erreichte sie nicht einmal das Weserufer; statt ihrer beherrschten bis in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts die Rüstringer die Einmündung der Hunte in die Weser. Ihre maritime Bedeutungslosigkeit wird urkundlich durch die beiden Verträge mit Bremen aus den Jahren 1243 und 1261 erhärtet, in welchen nur die Bürger dieser Stadt, nicht die Grafen, Schiffe zum Schutz des Verkehrs auf der Weser zu stellen sich verpflichteten. Dem entspricht der Grundplan der alten Stadt Oldenburg, welche sich ohne jede Rücksicht auf Verkehr mit der Weser oder gar der See vermittels der bei ihr schiffbar werdenden Hunte entwickelt hatte. Oldenburg verdankt seine Entstehung seiner vorteilhaften Lage als nicht zu umgehende Station auf der einzigen Überlandstraße vom nördlichen Ostfriesland nach Norddeutschland, welche von der Geest der friesischen Wede über Knüppeldämme im Wapelbruch und einen schmalen Ausläufer der Ammerländischen Geest, der Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Weser, Jade und Ems, zu dem Hunteübergang, dann weiter über die Delmenhorster

Geest nach Bremen führte, und mittels einer Abzweigung bei den Osenbergen in Wildeshausen den Anschluß an die große, vom Norden, von Lübeck über Hamburg nach dem Rhein laufende Handelsstraße fand.

In den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts gaben die Rüstringer die Huntemündung frei. Damit war für die Stadt Oldenburg die Gelegenheit geboten, in die Reihe der Schiffahrt treibenden Städte des Nordseeküstengebiets einzutreten. Sie versäumte nicht, dazu die helfende Hand Bremens zu ergreifen, welches, selbst den Handel dieses Gebiets beherrschend, in ihr keine Konkurrentin, nur eine Gehilfin erwarten durfte.

Schon 1335 (dieses Jahr hat der ältere Strackerjan wahrscheinlich gemacht) ließ sich Oldenburg mit einer Handschrift des Bremer Stadtrechts das vollständige „Schiprecht" der Hansestädte mitteilen und zum Hüter der ihr 1345 verliehenen Freiheiten bestellten ihre Landesherren selbst den Bremer Rat; bei Anbau der Neustadt war auf dem zugeschütteten Wallgraben der Altstadt eine Hauptstraße angelegt, welche die unentbehrliche Verbindung mit der Schiffsländе, dem späteren Hafen am „Stau" unterhalb der gräflichen Mühlen, herstellte.

Seitdem ist die Stadt, den einfachen Kulturverhältnissen der Grafschaft gemäß, Jahrhunderte lang, bis die Einrichtung des Weserzolls andere Bedingungen schuf, Sitz der oldenburgischen Reederei geblieben, so weit von einer solchen in früherer Zeit die Rede sein kann.

Daß im 14. und 15. Jahrhundert die Hunte mit Handelsschiffen befahren wurde, wird durch die (wahrscheinlich an Bremen gerichteten) Gravamina der Stadt Oldenburg wider Graf Konrad d. J. aus den siebziger Jahren, durch die Bremer Zollrolle aus dem Ende des 14. Jahrhunderts und durch die Oldenburger Zollrollen von 1429 und ca. 1440 bezeugt. Wir wissen sonst noch, daß 1456 Ellwürdener (Butjadinger) Bauern ein der Stadt Oldenburg gehöriges Kornschiff auf der Weser nahmen, und 1484 die Ostfriesen fünf oldenburgische Schiffe aufbrachten.

Daß aber in diesem Jahrhundert und auch zu Ende des vorigen der Trieb zum Seehandel in Oldenburg besonders groß gewesen, muß billig bezweifelt werden. Denn was man von überseeischen Waren brauchte und wohl auch mehr, brachten die von Graf

Konrad gehegten Vitalienbrüder[1]) reichlich und billig ins Haus, deren berüchtigter Führer Godeke Michels in der Stadt Oldenburg seinen Unterschlupf hatte. Ebenso war es nachmals mit den utliggers, zerovers, oder wo men de nomen wil, Graf Gerds, die aus der Stadt Oldenburg sich rekrutierten und denen ihres Patrons Burg an der Jade ein bequemes Malepartus wurde. Diesen edlen Raubgrafen[2]) müssen wir übrigens wohl einen der unerschrockensten oldenburgischen Seemänner seiner Zeit nennen; wie ein nordischer Seekönig pflügte er noch als Greis mit seinen Kaperschiffen die See. Ihm glich sein bedauernswerter heimatloser Neffe Jakob von Delmenhorst, der sein junges Leben als Freibeuterkapitän eines kleinen dänischen Schiffes von 24 Last auf hoher See endete. Gerds älterer, ihm feindlicher Bruder Moritz, der ehemalige Domherr und Rektor der Universität Erfurt, war nicht minder erfahren in der Führung eines Orlogschiffes; desgleichen Gerds Enkel Christoffer, der frühere Bremer Domherr, des gräflichen Hauses Alcibiades, wie Melanchthon ihn nannte; den zwangen die „obliegenden Nöte" im Kampfe für seinen entthronten Vetter, König Christian II. von Dänemark, für 4500 Mark sein Schiff, „Der Schwan von Damm" — der erste oldenburgische Schiffsname, den wir kennen —, zu veräußern.

II. Das 16. Jahrhundert.

Fortdauer des Seeräuberunwesens. — Bekämpfung desselben durch Graf Anton I. und die Stadt Oldenburg. — Rückschlag unter Graf Johann. — Dauernde Feindschaft mit Bremen wegen der Weserhoheit. — Handelsverträge. — Ostseefahrt. — Oldenburger Schiffergesellschaft. — Norwegische Fahrt. — Islandfahrt. — Bedeutung des Handels der Stadt Oldenburg zu Ende des Jahrhunderts.

Im 16. Jahrhundert waren die oldenburgischen Gewässer kaum sicherer als vorher. Zwar Graf Anton I. unsanften Angedenkens, der im Schmalkaldischen Kriege (1547, im März)

---

[1]) Greve Kordes sone van Oldenborch, sin bastert, befand sich unter den Vitalianern, welche am 11. Mai 1400 in Emden gerichtet wurden.

[2]) Vgl. über ihn und Jakob von Delmenhorst H. Oncken, Graf Gerd von Oldenburg, vornehmlich im Munde seiner Zeitgenossen, in JB. f. d. Gesch. d. Herzogt. Oldenburg, II, 1893, S. 15ff.

die Bremer mit einem ihrer eigenen groten schepe bedrängte, welches er ihnen auf der Weser weggenommen und mit seinem Volke besetzt hatte, bis die Hamburger Bojer es ihm wieder abjagten, hielt leidliche Ordnung mit seinen von Zeit zu Zeit von Blexen oder Harrier Brake ausgesandten Streitschiffen [1]). Er fand kräftige Unterstützung an der damals besonders seetüchtigen Einwohnerschaft der Stadt Oldenburg. Mit Stolz erzählten spätere Geschlechter davon, wie 1564 die Stadt zu der Expedition des Grafen gegen Henssken Nobel ein armiertes Fahrzeug stoßen ließ, welches vom Bürgermeister Hans Goldschmidt geführt und mit 42 Stadtkindern — Fähnrich, Büchsenschützen, Proviantmeister, Profoß, Matrosen — bemannt war.

Auch Fräulein Maria von Jever tat redlich das Ihrige.

Unter Antons Sohn Johann hingegen sah es wieder schlimm aus an der oldenburgisch-jeverschen Küste [2]). Spanische Kaper, im Vertrauen auf des Grafen Rücksichtnahme gegen ihren Gebieter, den Lehnsherrn Jeverlands, trieben ihr Unwesen mit unerhörter Keckheit [3]), offen und ungestört in der Stadt Oldenburg verkehrend

---

[1]) Die Kriegsschiffe Graf Antons waren meist kleiner Art, Jachten, Kähne, Ever. 1564 rüstete er ein „Gravel", ein „Weit- oder Seitenschiff" und einen „kleinen Effer" aus (für welche die Kapitänsbestallungen vorhanden sind), die Stadt Oldenburg ebenfalls ein „Seitenschiff". Weideschiffe, die auch Bremen vielfach als Kriegsfahrzeuge verwendete, sind dem Wortsinne nach Fischerboote: der Ember Hafenmeister definierte Ende des 16. Jahrhunderts: smal ofte wit-schepen. Seitenschiffe, Seidenschiffe sind allerdings ihrer Bauart nach kleine, aber dem Wortsinne nach nicht, wie Mndd. WB. rät, side, d. h. niedrige schepe; m. E. ist die Benennung, wie manche andere der deutschen Nautik, dem Romanischen entlehnt: saitie, afz., sorte de vaisseau fort leger, „ein kleine gefüege seitiez", Parziv. 1187. 1539 bauten die Bremer zwei Seidenschiffe von 50′ Länge für je 50 Mann Besatzung.

[2]) Der Aufsatz von Dr. G. Rüthning, „Seeraub im 16. Jahrhundert", JB. f. d. Gesch. d. Herzogt. Oldenburg, XIV., 1905, S. 152ff. ist ein den Gegenstand nicht durchdringendes und erschöpfendes Aktenreferat.

[3]) 1592 erbeutete Tamme Lessers eine Flotille von 22 Ember Schiffen auf dem Minser Watt (zwischen der Nordspitze Jeverlands und Wangeroge), gleich darauf vor der Jade ein von Enkhuizen nach Bremen bestimmtes Schiff mit 24 aus Frankreich heimkehrenden adligen Kriegern (Lüneburger, Mecklenburger, Pommern) und ihren Knechten. Die Beute der ersten Unternehmung wurde auf drei Lastwagen nach Oldenburg geschafft, und dort beim Weingelage neben der Stätte, wo der gräfliche Hauptmann Hans Maß sein Haus baute, geteilt.

und ihre Beute verwertend, so daß man dem Bremer Orlogschiffkapitän nicht ganz unrecht geben kann, welcher 1585 das Land des Grafen als eine Art „Raubkaule" schilderte. Gegen die Seepolizei aber, welche die Bremer jetzt wie früher auszuüben für Pflicht und Recht hielten (die erste mir bekannte urkundlich bezeugte Erhebung des Geleits- oder sogen. Reuter-, Rudergeldes fand 1574 statt), spielte Johann nicht bloß die von seinem Vater neu aufgestellte Theorie der ausschließlichen oldenburgischen Staatshoheit über die Weser aus, sondern sogar die ultima ratio der Orlogschiffe[1]). Immerhin fehlt es nicht an einzelnen Nachrichten, welche erkennen lassen, daß trotzdem oldenburgische Handelsschiffe häufige Fahrten wagten, um Lüneburger Salz aus Hamburg, Korn aus Schweden und Dithmarschen zu importieren[2]). Mit den Niederlanden bestand, wie die Handelsverträge mit Groningen

---

[1]) Graf Anton beanspruchte in seiner ersten undatierten Zollsupplik eine Abgabe von „Schiff und Gutern van und nach der Stadt Bremen neffen dem Butjadingerlande uff der Weser geschifft"; 1562 aber behauptete er, daß „ein Wasser, die Wieser genannt, durch meine ererbte Graveschaft Oldenburg und Butjadingerlandt seinen Fluß und Durchgangk hat, welchs mir eigentumblich zustandig und dermaßen angehorig ist, daß alle liegende Grunde, Boden, Untertanen, Hoch- und Herligkeit mir sonder Mittel verwandt, zugehörig und undterworffen sein". Diese von den Bremern stets mit Recht nur für das kurze Stück des Weserlaufs zwischen Land Würden rechts und Stadland links anerkannte Darstellung hatte ihre Veranlassung darin, daß etwa im 14. Jahrhundert das Fahrwasser unterhalb Bremen sich vom rechten (erzstiftischen) Ufer nach dem linken oldenburgischen Ufer gezogen und dort starke Abbrüche bewirkt, insbesondere aber Elsfleth und Brake gegenüber vom oldenburgischen Territorium einige Inseln abgetrennt hatte, welche heute mit dem rechten Ufer so verwachsen sind, daß die oldenburgische Grenze hier auf ihm entlang läuft. — Als die Bremer 1585 das Reutergeld wieder erhoben, wurden sie vor „heimlichen Anschlägen" der Oldenburger gewarnt, so daß sie für ihre Bergenfahrer fürchteten. 1586 rüstete der Graf sechs Streitschiffe aus, von denen er sofort vier, darunter eine „Galleie", auf die Weser legte; sie ankerten bald bei Brake, bald bei Blexen, oder segelten mit fliegenden „Fähnlein und Flaggen wie Orlogschiffe" den Strom hinauf und hinunter, scharf schießend, wenn ein Bremer Schiff nicht „strich". 1587 erging gegen diese „Besitzstörung" der Bremer ein kaiserliches Mandat, aber noch 1588 waren die Schiffe in Tätigkeit: später sind sie, wie die Bremer schadenfroh behaupteten, untätig auf der Hunte verfault.

[2]) Über den Seehandel der Stadt Oldenburg in dieser Zeit vgl. auch D. Kohl in JB. f. d. Gesch. des Herzogt. Oldenburg, XII, 1903, S. 27 ff.

(1491) und Holland, Seeland, Westfriesland (1507) ergeben, ein regelmäßiger Verkehr; Amsterdam war ein gesuchter Hafen. Neue Beziehungen hatten sich zu den Ostseeländern gefunden. Die Register des Sundzolls[1]) verzeichnen zuerst 1543 ein oldenburgisches Schiff und danach in größeren und kleineren Zwischenräumen jährlich auch mehrere, darunter 1546, 1557, 1560, 1578 ein „fürstliches", also gräfliches, von 30—100 Last. Seit 1557 bemerken die Register, ob die Schiffe in den Sund ein oder aus, ostwärts oder westwärts segeln Danach ergibt sich folgende Tabelle des oldenburger Schiffsverkehrs bis 1616 in der Ostsee:

Zahl der Schiffe.

	ostwärts	westwärts		ostwärts	westwärts
1557	—	1	1597	1	1
1558	1	—	1602	1	1
1560	—	1	1603	3	3
1578	1	—	1604	2	2
1584	1	1	1605	1	1
1586	1	1	1606	5	6
1587	3	2	1607	2	2
1588	2	2	1608	1	1
1589	4	4	1610	2	2
1590	2	2	1611	3	3
1592	1	1	1612	2	2
1593	4	3	1613	1	1
1594	2	2	1614	2	2
1595	3	3	1615	3	2
1596	1	1	1616	3	4

Im Jahre 1574 hatten sich sämtliche seefahrende Männer der Stadt Oldenburg, 27 an der Zahl, zu einer Korporation vereinigt[2]), welche lange Zeit hindurch die Reederei des Landes re-

[1]) Bis 1618 habe ich durch die Güte des Herrn Geheimen Regierungsrats Professor Dr. Dietrich Schäfer die Aushängebogen der von Frau Dr. Nina Bang bearbeiteten Ausgabe der Register benutzen können; vgl. D. Schäfer in Hans. GBl. IX, 1900, S. 95ff.

[2]) (D. Kohl) Die oldenburger Schiffergesellschaft vom 2. Februar 1574, (Oldenburg.) Gemeindeblatt 1904, Nr. 14. — (ders.), dgl. in „Der Küstenschiffer"

präsentierte. Ihre Schiffe (die kleineren sind „Schuten"), Eigentum des Einzelnen oder im Besitz mehrerer Anteilhaber — in der Stiftungsurkunde werden die Ratsherren als „reiders in unsen schepen" bezeichnet — waren nicht groß: nach offiziellen Angaben aus der zweiten Hälfte des Jahrhunderts von 15, 20, 25, 30, höchstens 40 Last [1]); ihre Hauptfahrt ist nach Dithmarschen zum Korn-Import. Von welcher Bedeutung die Fahrt nach der Elbe zu überhaupt für den Stadt-Oldenburger Handel jener Tage gewesen, zeigt der Umstand, daß die Schiffergesellschaft das Wurster Watt längs der Küste des Erzstift-Bremischen Territoriums von der Mündung der Weser bis zur Mündung der Elbe allein bebakte, während die Bebakung der westlichen Watten nach Holland hin, insbesondere auf dem „Hohen Wege", erst später von den Elsflether Schiffern übernommen wurde, die Schiffahrtszeichen auf der Weser selbst aber bekanntermaßen seit langem von den Bremern gesetzt wurden.

Diese Jugendblüte der Reederei verwelkte rasch. Bereits 1619 wird geklagt, es seien „vordem" 18 Schiffer gewesen, um die

---

1904 Nr. 57. — H. G. Müller, Oldenburg, seine Verkehrswege und seine alte Schiffergesellschaft von 1574, in „Der Küstenschiffer" 1904 Nr. 56.

[1]) 1588 wird eine Butjadinger „Kravell" von 18 Last erwähnt: dortige „Kähne", die auch in See gehen, werden ein paar Mal genannt. — In älterer Zeit sind im Oldenburgischen folgende Schiffsmaße üblich:

1 Rocken- (Korn-) Last = 4000 Pfd (köllnisch)
1 Kommerzlast = 6000 Pfd.
1 Kohlenlast = 12000 Pfd.
1 Tonne = 2000 Pfd.

Letzteres Maß wird selten angewandt; die Rockenlast ist am gebräuchlichsten: nach Kommerzlasten pflegen das Elsflether Zollkontor und die dortigen Kaufleute zu rechnen; die Kohlenlast war in Butjadingen und Stadland gebräuchlich. Durch Gesetz vom 18. August 1856 wurde die „Schiffslast" = 4000 Pfd. Zollgewicht als Norm gesetzt, und ihr die alte Rockenlast, welche nur $3742\frac{792}{1069}$ Pfd. Zollgewicht hatte, für die Praxis gleichgestellt. Die Ministerialbekanntmachung vom 11. Mai 1864 führte die Kommerzlast = 6000 Pfd. Zollgewicht ein, doch ist in den „Statistischen Nachrichten über das Großherzogt. Oldenburg" bis 1866 die frühere „Schiffslast" beibehalten worden. Für die moderne Messung nach Kubikmetern oder Registertonnen gilt die abgerundete Formel:

1 Schiffs- (Rocken-) Last = $4\frac{1}{4}$ cbm = $1\frac{1}{2}$ R.-T.
(genau = 4,24 cbm = 1,496 R.-T.)

Wende des Jahrhunderts waren ihrer so wenige, daß sie aus eigenen Mitteln die Wursterwatt-Baken nicht mehr unterhalten konnten: da nun flugs die Elterleute der Stadt Bremen für sie einzuspringen sich anschickten, gewährte auf Königlichen Befehl die Kammer eine Geldbeihilfe, auf daß nicht etwa „das Dominium auf der Weser" verloren gehe. Auch das Privileg, welches die Stadt Oldenburg 1695 für den Handel mit Norwegen empfing, scheint ihre Reederei nicht wieder belebt zu haben, zumal als 1705 bestimmt wurde, daß sie den Verkehr dorthin mit eigenen Schiffen unterhalten müsse.

Vor 10 Jahren hätte, so wird 1714 berichtet, ein schöner Handel mit Norwegen stattgefunden (Export von Korn, Import von Holz, Dielen, Fisch, Tran), sei aber bald darauf ganz in décadence gefallen. Daher bemühten sich 1715 Butjadinger Interessenten, jedoch vergebens, die Ausdehnung des Oldenburger Privilegs auf einen ihrer Landsleute, einen „Schiffe zur See haltenden" Kaufmann in Moorsee, zu erreichen. Dafür traten Elsflether Schiffer ein. Dieselben hatten sich anfänglich, um dieses Privilegs und anderer[1]) teilhaftig zu werden, in die Schiffergesellschaft aufnehmen lassen, fuhren aber später, 1733 ff., frank und frei auf eigene Hand; sie pflegten jährlich zwei oder drei Reisen nach Oster-Riesoer oder Krageroe zu machen, um Holz zu holen.

Die Oldenburger Schiffer-Kompagnie war 1700 auf sieben Mitglieder zusammengeschmolzen, 1725 auf drei, deren einer ein Elsflether war,

Dieser schied 1733 aus und die beiden Stadt-Oldenburger

---

[1]) Gewisse viel umstrittene Vergünstigungen im Hamburger Hafen wurden in der Regel dem oben erwähnten Bakenstecken auf dem Wurster Watt zugeschrieben. Ein Oldenburger Schiffer wußte zu Anfang des 17. Jahrhunderts darüber, unter Berufung auf den Hamburger Zöllner, anders zu berichten. Graf Anton († 1573) sei einmal in Hamburg gewesen, do hetten ihm die Hamburger herrn grofse ehre angetan. Danach hat J. Gn. sel. die Hamburger herrn zu fattern bitten lassen. Do solten die herrn gesprochen haben: gold und silber hetten J. Gn. selber wol; so wullten sie ihm die freiheit geben, dafs die Oldenburger scheppe nach Hamburg und von Hamburg nach Oldenburg zollfrei muchten führen, kind nach kind. Darvon solten Oldenburger scheppe die freiheit hebben und nicht von den baken.

Mitglieder wurden Kaufleute, die ihre Fahrzeuge durch Setzschiffer führen ließen. Nichtsdestoweniger hat die Gesellschaft sich bis auf unsere Zeit erhalten, sich sogar den Besitz ihres silbernen Willkommens von 1574 und anderer Innungsgefäße gewahrt und im Jahre 1904, 17 Mitglieder stark, sich neu organisiert; der Flaggenmast am städtischen Hafen, am „Stau“, ist dessen ein Wahrzeichen.

Indem wir die Wandelungen der ersten oldenburgischen Reeder-Association im Zusammenhange verfolgten, sind wir vorgreifend zur Neuzeit gelangt. Wir kehren zu dem Punkte zurück, von dem wir ausgingen, zur Blüteperiode der Reederei im 16. Jahrhundert, um vor allem noch der oldenburgischen Islandfahrt zu gedenken. Mancherlei Umstände hatten die Aufmerksamkeit des Oldenburger Kaufmanns auf dieses ferne Eiland zu lenken vermocht. Graf Antons Bruder Christoffer hat während der Grafenfehde in Islands Verwaltung eingegriffen, indem er 1535 Marx Meyer damit belehnte[1]; den Bremer Bürgermeister Detmer Kenckel beschäftigte in seinem Oldenburger Exil (1567) der Handel mit Islander fisk; aber erst 1579 begann ein einzelner, mit der Gelegenheit vertrauter Oldenburgischer Unternehmer den Verkehr dorthin zu organisieren. 1580 trat er seine verbrieften Rechte darauf an eine in der Stadt Oldenburg gegründete Handelsgenossenschaft ab; später wurde die Konzession bei jeweiliger Erneuerung auf den „Grafen und seine Untertanen“ ausgestellt[2]; schließlich ist es allein das gräfliche Interesse, welches auf oldenburgischer Seite vorangestellt wird: die Unterhaltung der gräflichen Hofhaltung, der Ämter, der Vorwerke (1601); „der in Island fallenden Kuchenspeise könne der Graf bei seiner eigenen Kuche, auch anderen Häusern, gar nicht entraten“ (1611). Auf die Einzelheiten dieses für die Geschichte des Oldenburger Handels außerordentlich interessanten, wenn auch für die Beteiligten anscheinend nicht sehr gewinnbringenden Unternehmens, welches bisher noch keine befriedigende

---

[1]) E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen. 1889. S. 135.

[2]) 1585 März 18: der Hafen Kummerwage: 1585 Juni 17: Neßwage und Grundefjord: 1596 April 1: Neßwage und Kummerwage: 1599 Dezember 23: dgl.

Darstellung gefunden hat[1]), können wir hier nicht eingehen; wir müssen uns damit begnügen, das für unsere nächsten Zwecke Belangreiche herauszuheben. Der erste Unternehmer, Joachim Kolling „up dem Huck“ (Hooksiel im Jeverland), hatte einen Anteil an einem in Bremen beheimateten, einem dortigen Kapitän gehörigen Schiff genommen, die Mannschaft wahrscheinlich auch in Bremen geheuert, die sonstige Ausrüstung besorgt, Kaufmannswaren im Werte von 1500 ℳ eingeladen — da untersagte der Bremer Rat dem Schiffer bei Verlust des Bürgerrechts die Ausreise. Nur eine Beschwerde Kollings an den Grafen vom 6. April 1580 liegt darüber vor; die Rechtsfrage läßt sich danach kaum beurteilen. Die darauf gebildete Handels-Gesellschaft benutzte zunächst ein eigenes Schiff, dessen Führer ein Mitglied der Schiffer-Gesellschaft wurde. Es scheint vor 1594 verloren gegangen zu sein, denn nachher wurden, soviel sich erkennen läßt, geheuerte Schiffe, u. a. ein hamburgisches, in Fahrt gestellt, mit deren Reedern und Schiffern es mehrfach Streit gab. Auch sonst ereignete sich mancherlei Verdruß. Kolling, welcher zuerst die kaufmännische Leitung gehabt hatte, wurde anscheinend wegen Unredlichkeit entlassen; die Bremer, selbst von den Hamburgern auf Island bedrängt, machten ihrerseits den Oldenburgern gewaltig scharfe Konkurrenz; sie benutzten die bürokratische Schwerfälligkeit der gräflichen Behörden bei der notwendigen Erneuerung der Privilegien, die Oldenburger in der Zeit von 1593—1596 völlig zu verdrängen und verstanden, durch den Erwerb von Konzessionen auf unmittelbar benachbarte aber günstiger gelegene Plätze den Handel der Oldenburgischen Stationen zu kürzen. Auch die Isländer machten Schwierigkeiten; sie klagten 1597 darüber, daß ein Schiff von 40 Last, wie es die Oldenburger verwendeten, den ihm zugewiesenen Bezirk mit Waren nicht ausreichend versorgen könne, auch sei das gelieferte Mehl verdorben gewesen. 1601 wurden bekanntermaßen die Isländischen Häfen für fremde Schiffe gesperrt, aber bis in die dänische Zeit Oldenburgs hinein setzten sich die Gesuche um Wiederzulassung fort.

---

[1] Oberlehrer Dr. Kohl, Stadtarchivar zu Oldenburg: Der oldenburgisch-isländische Handel im 16. Jahrhundert, in: JB. f. Oldenburg. Gesch. XIII; 1905. S. 34 ff.; vgl. desselben Verfassers oben zitierten Aufsatz über die Schiffergesellschaft in „Der Küstenschiffer“, 1904 Nr. 57.

Wie die Stellung der Stadt Oldenburg in dem Handel dieser Zeit von den leitenden oldenburgischen Kreisen aufgefaßt wurde, lehren am besten die oldenburgischen Schriftsätze in den zwischen Bremen und Oldenburg am Reichskammergericht schwebenden Prozessen. Nur der Neid, so heißt es gelegentlich dort, habe Bremen veranlaßt, seine Streitschiffe an die Huntemündung, nach Brake, nach Blexen zu legen: dieselben hätten keine andere Aufgabe, als „alle seefahrenden Schiff- und Kaufleute, so aus fremden Königreichen und Landen auf die Hunte kämen, um die Stadt Oldenburg zu besuchen und von dort ihre Waren an den Rheinstrom und andere Länder deutscher Nation zu verhandeln", von diesem ihrem Ziele ab und nach Bremen hinzukehren. Oder an anderer Stelle: die Bremer Auslieger lauerten nur den Schiffen auf, welche nach Oldenburg führen, um ihre Waren von dort auf näherem Wege als von Bremen nach den Stiften Osnabrück und Münster, nach Campen, Deventer und Zwolle zu bringen; sie wollten den Oldenburgern allen Kaufhandel, insbesondere mit Getreide und anderen Waren, die zur See aus Dänemark, Polen, Litauen, Danzig, Holland, England auf die Weser kämen, abwendig machen, um in Bremen ein monopolium, eine „monopolische Handlung, so von ihnen ius emporii genennet werde" (1613) einzurichten. Tatsächlich wissen wir aus den Sundzollregistern, daß ausländische Schiffe, Dänen (1586: 2; 1587: 1; 1594: 3), Danziger (1587: 1; 1593: 1), Pommern (1593: 1), Niederländer (1598: 1; 1612: 1; 1618: 1) aus Oldenburg kommend, also nachdem sie dort Fracht gelöscht und wieder eingenommen, ostwärts durch den Sund segelten; wir wissen anderseits, daß Osnabrücker Kaufleute 1627 ihre Waren von Holland und Hamburg über Oldenburg erhielten, sowie ihre nach diesen Städten bestimmten Güter zu Wagen bis Oldenburg, von dort zu Wasser weitergehen ließen, worüber sie auf Fürbitte ihres Rates eine Ermäßigung des Weserzolls erhielten; daß ferner 1673 von Münster aus diplomatische Verhandlungen angeknüpft wurden, um den Landweg nach Oldenburg durch Aufhebung oder Herabsetzung der Zölle in Aufnahme zu bringen, da Bremen den Warenbezug für Münster auf alle Weise erschwere. Demgemäß konnten 1772 die Elterleute der Stadt Oldenburg mit einem gewissen Recht versichern, vor 10—15 Jahren hätten Hannover, Osnabrück,

Münsterland ihre Waren von Oldenburg, d. h. über Oldenburg, bezogen. Auch zeigt der schöne oldenburgische Stadtplan von Peter Bast 1598 eine größere Zahl stattlicher, in einigen Exemplaren bis auf unsere Tage erhaltener Giebelhäuser, deren hochragende Dachgeschosse, wie bei den alten Bremer und Hamburger Kaufmannshäusern, ausgedehnte, direkt von der Diele aus durch Falltüren und Winden benutzbare, zur Lagerung von Waren bestimmte Speicher enthalten. Und doch wird die spöttische Gegenbemerkung der Bremer im wesentlichen das Richtige getroffen haben: „man wisse sich nicht zu berichten, daß die Stadt Oldenburg eine besondere Kaufstadt jemals gewesen, dahin von fremden Nationen viel Kauf- oder Schiffleute kommen oder hantieren". Der eben erwähnte Kupferstich zeigt außer ein paar Schuten nur fünf einmastige, niedrige Schiffe mit Gaffel- oder Spretsegeln bei der Stadt liegend; und die Tatsache, daß die „Wuppe" am Stau, die einzige vorhandene maschinelle Vorrichtung zum Löschen und Befrachten von Schiffen (auf dem Bastschen Kupferstich ist sie deutlich erkennbar, von Wenzel Hollar auf der plagiarischen Kopie desselben als ihm unverständlich fortgelassen), vor 1592 verfallen konnte, spricht nicht gerade für regen Hafenverkehr[1]. Vor allem deutlich aber

[1] Im 15. Jahrhundert und um die Mitte des 16. trug die Hunte noch „große Schiffe" bei der Hauptstadt, doch ist dieser Begriff zu relativ, um aus ihm mit einiger Sicherheit schließen zu können, daß die tatsächliche lästige Versandung des Fahrwassers erst einer späteren Zeit angehöre. 1588 scheint es, als ob vollbeladene Kornschiffe bereits bei Blankenburg, 1/2 Meile unterhalb Oldenburg, hätten löschen müssen; 1771 konstatierten die Elterleute der Stadt, daß nur Schiffe oon 40—50 Last bis zu diesem Punkte gelangten: ein Projekt zur Beseitigung dieser Drögte im Jahre 1741 blieb unausgeführt, da die Oldenburger Kaufmannschaft nicht den Mut hatte, dazu beizusteuern. Schon 1683 begann man mit dem Durchstich der großen Krümmungen und führte endlich die planmäßige Korrektion der Hunte, welche bei Oldenburg eine Tiefe von 3,30 m schaffen sollte, 1896 zu Ende. Ein weiteres Hemmnis für die Schiffahrt bildete zeitweise die Brücke gleich oberhalb Elsfleth bei Huntebrück. Sie existierte schon in der Mitte des 13. Jahrhunderts; die Rüstringer, welche nach der Schlacht bei Altenesch 1234 Stedingen rechts und links der Hunte in ihren Machtbereich zogen, mögen sie aus militärischen Gründen errichtet haben. Sie ging ein, als die untere Hunte oldenburgisch wurde; zu Anfang des 15. und bis über die Mitte des 16. Jahrhunderts befand sich an ihrer Stelle eine Fähre. 1569 erbaute Graf Anton eine neue hölzerne Brücke von 12 Jochen mit je 18füßiger Spannung; zur Erleichterung der Schiffahrt hatte sie eine durch Gegengewichte stets offen gehaltene Klappe,

ist die offenherzige Äußerung Graf Anton Günthers (1613): Fünf bremer Bürger könnten seine ganze Bürgerschaft von Oldenburg wol zusamt auskaufen!

III. Das Zeitalter Graf Anton Günthers.

Weserzoll. — Numerische Geringfügigkeit der Reederei. — Ermäßigung des Sundzolls. — Größere Schiffe, weitere Fahrten. — Oldenburgische Wehrlosigkeit und Bremische Herausforderungen. — Kaufmännische Reedereigeschäfte Graf Anton Günthers. — Ein abenteuerliches Reederei-Projekt. — Eine Lustjacht.

Bis hierher haben wir uns einer kleinlichen und lückenhaften Mosaikarbeit befleißigen müssen, um wenigstens einen Umriß von der älteren oldenburgischen Seeschiffahrt zu geben. Von nun ab sollte man erwarten können, in den Registern des 1624 ins Leben tretenden Weserzolles [1]) (welcher nach dem kaiserlichen Privileg vom

---

welche durch vier starke Männer „niedergetreten" werden mußte, wenn Fußgänger oder Wagen passieren wollten. 1638 trat an ihre Stelle wieder eine Fähre, 1869 eine neue Brücke, welche 1895 durch einen Dampfer umgefahren wurde. Seitdem ist sie in günstigerer Linienführung wieder errichtet, die geplante regelmäßige Dampfschiffverbindung der Stadt Oldenburg mit England und Schottland ist aber nach jenem Unfall nicht wieder aufgenommen, zumal auch, weil die Hunte neue Versandung zeigte.

[1]) Die erste undatierte Zollwerbung Graf Antons führt als Motive an: 1. eine Ersatzforderung von über 40000 Goldgulden aus dem geldernschen Krieg (1536), 2. die kostspielige unvergoltene Unterwerfung Butjadingens durch Antons Vater, Graf Johann d. Ä., zum Besten von Kaiser und Reich, 3. die kostspieligen Wasserbauten gegen das „offenbare occidentische Meer und die Weser" zur „alleinigen Besserung des fremden Kaufmanns". Die am 2. November 1562 auf dem Reichstage zu Frankfurt übergebene Supplikation dagegen beruft sich 1. auf die Unterstützung, welche der Graf, mit großer Gefahr vor den Bremern, den kaiserlichen Truppen 1547 bei der Belagerung des empörerischen Bremen insbesondere durch ein noch nicht getilgtes Darlehen für Soldzahlung geleistet (vgl. E. Finder, D. Anteil d. Grf. Anton I. v. Oldenburg am Schmalkald. Krieg u. d. Eroberung v. Delmenhorst 1547, Rostocker Dissertation 1898, S. 13 ff.), 2. auf den Abbruch seines Landes durch die See und die Beschädigung der starken, wolverwahrten Deiche durch „vielfältiges Viehtreiben" der Bremer und umliegender Landschaften, 3. auf die übermäßig hohen Reichssteuern, 4. auf die Geringfügigkeit seiner Regalien. — Am 24. März (a. St.) 1624, gleich nach Mittag, wurde das Zollbrett mit

31. März 1623 die Mittel liefern sollte, „daß des Reiches Grund und Boden der Örter nicht je mehr und mehr verringert werde") das Material für eine lückenlose Darstellung zu finden. Leider trifft dies nicht zu. Die nicht einmal vollständig vorliegenden Register geben zwar ein ausgezeichnetes Bild des Handels, aber nicht der Schiffahrt auf der Weser. Jeder Butjenter Käse — übrigens im 16. Jahrhundert ein Delikatesse in Bremen, wie Bürgermeister Detmar Kenckels Brief an seine Hausfrau bezeugt —, welcher die Zollstätte passiert, ist verzeichnet, Heimat und Art der Transportmittel lassen sich nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit unterscheiden.

Zudem ist die Masse des Stoffs eine so große, daß der Zeitanfwand ihrer zeilenweisen Prüfung dem für unsere Skizze daraus zu ziehenden unsicheren Gewinn nicht entsprechen würde. Denn wir sind anderweit genügend davon unterrichtet, daß unsere Reederei in jener Zeit und später, bis zu ihrem Aufschwung am Ende des 18. Jahrhunderts, sich in den alten engen Grenzen hielt. Zwar ist die Liste der oldenburgischen Seeschiffe, welche Graf Anton Günther 1666 nach England sandte, für uns verloren; die amtliche Versicherung im Konzept des Begleitschreibens, daß der „vom Lande des Grafen abfahrenden Schiffer und Schiffe wenige seien", besagt aber genug, zumal sie sich mit der früheren Erklärung des Grafen (1638) deckt, daß sein Land „keine sonderbaren Schiffahrten" besitze. Die Sundzollregister für die Zeit nach 1618 haben noch nicht benutzt werden können. Da aber der König von Dänemark 1645 den oldenburgischen Schiffen dieselbe Ermäßigung des Sundzolls wie den holländischen gewährte, sollte man vermuten, daß die

---

dem kaiserlichen Adler bei der Harrier Brake aufgestellt. Da es fraglich wurde, ob dieser Ort in einem unzweifelhaft dem Grafen unterstehenden Territorium liege (Stadland war braunschweigisches Lehn: es käme darauf an, zu wissen, ob das Zollbrett nördlich oder südlich der Brake stand), wurde die Zollstätte am 20. November d. J. nach dem Elsflether Groden bei dem gräflichen Gericht verlegt. — Im Großh. Oldenb. Haus- und Zentralarchiv befinden sich (Oldenb. Ld.-Arch. XVI, 290. 291): Weserzollregister 1624—1627, 1653–1661, 1663—1671, 1673, 1675, 1676, 1679, 1818: Weserzollfreibücher 1654—1681. — Im übrigen darf ich hier nur auf die meisterliche Geschichte des Weserzolls in v. Bippens „Geschichte der Stadt Bremen", II 299—328, III 32—38, 178, 307, 312, 413—425 mich beziehen.

Schiffahrt nach der Ostsee sich gehoben haben müßte. Aus vereinzelten Notizen läßt sich immerhin schließen, daß wenigstens die Größe der vorhandenen Schiffe wuchs und ihr Aktionsradius sich erweiterte. Kannte die oldenburgische Reederei des 16. Jahrhunderts nur Schiffe bis 40 Last, so führte nun 1631 der erste Braker Seekapitän, dessen Name genannt wird, Dietrich von Linen, ein Schiff von 70 Last, „S. Jacobus der Größere", und erhielt dafür einen Seepaß nach der Ostsee, Norwegen, Frankreich, „oder wo sich sonst die Gelegenheit bietet zu fahren". Von Frankreich kam auch ein mehreren Oldenburger Bürgern gehöriges Schiff, welches 1666 von den Engländern genommen wurde. Ein Holzhändler und Reeder in Ellwürden (Butjadingen) ließ 1663 und später zwei Schiffe in ziemlich regelmäßiger Fahrt nach den norwegischen Häfen Westkehl (?) und Langesund gehen. 1674 (d. h. nach Anton Günthers Tode) kauften der oldenburgische Bürgermeister Johann Schälkel, der dortige Rentmeister Johann Öttgen und vier andere oldenburgische Bürger in Amsterdam ein Schiff von 70 Last, welches sie „Das Wapen von Oldenburg" nannten, und bestimmten es zur Fahrt nach Bergen. Vor der Abreise desselben kam es, wie im Falle Joachim Kollings 1580, zu einem Konflikt mit Bremen. Dort waren Steuermann und Bootsleute geheuert und der Kapitän engagiert. Dieser kündigte sein bremisches Bürgerrecht auf, um nach Oldenburg zu ziehen, und wurde darum mit Weib und Kind sofort ausgewiesen; die Mannschaft aber hielt man fest. Letztere Maßregel widerrief der Rat freilich, weil sich ergeben hätte; daß die bremischen Bergenfahrer hinreichend mit Mannschaft versehen seien; die harte Behandlung des Schiffers fand keine Sühne. Das Schiff hatte auch ferner kein Glück; im folgenden Jahre wurde es von einem schwedischen Kaper genommen und nach Gothenburg aufgebracht.

Graf Anton Günther, dieser ausgezeichnete Diplomat und Finanzkünstler, war weder Soldat noch Seemann. Vielleicht, vor allem während des dreißigjährigen Krieges, ein Glück für ihn und sein Land. Aber es mutet doch seltsam an, in den Akten zu lesen, wie die Bremer Kriegskapitäne im Vorstadium der Weserzollangelegenheit und Jahrzehnte nach Einsetzung des Zolles ihn und seine Beamten herausforderten, ja geradezu verhöhnten, wenn sie

mit ihren Streitschiffen[1]) vor der Zollstätte lagen, Fanfaren blasend und kanonierend, unbekümmert, ob die Kugeln der scharfgeladenen Geschütze eines Oldenburgers Leben oder Gut gefährdeten, oder wenn sie die Weser auf- und absegelten, die fremden Schiffe von Erstattung des Zolles abhaltend und laut verkündend: sie wollten dem Grafen nicht mehr Recht an der Weser zugestehen, „als er mit dem Gaul bereiten und mit dem Schwert erreichen könne". Der oldenburgische Jurist Malsius verlangte eine allgemeine kirchliche Fürbitte, anderseits gegen das „ungewaschene Bootsgesindlein" Kanonen und bewaffnete Schiffe; der Graf war zufrieden, wenn gelegentlich ein befreundetes dänisches Orlogschiff nach Brake heraufkam und dem allzu kecken Bremer Tonnen-Bojer die Zähne zeigte. Das sind die „erbitterten Kämpfe mit den Bremern", zu deren „wiederholtem Schauplatz" ein moderner oldenburgischer Historienschreiber die Zollstätte macht! Die geduldige Zähigkeit des Grafen triumphierte über die waffenklirrende „Furie" Bremens: die Stadt fiel in die Reichsacht; er und seine Nachfolger blieben zweihundert Jahre lang im ersprießlichen Besitz des Zolles.

[1]) Für die Kenntnis des Seekriegswesens jener Zeit in unseren Gewässern ist es lehrreich, zu sehen, welcher Art die Orlogschiffe der Bremer damals waren. Zu einer Demonstration gegen die oldenburgischen Fischer auf der Weser, deren Netzpfähle die Schiffahrt störten, wurden 1619 verwandt der mit 14 groben und vielen kleinen Stücken, als Haken, Steinstücken und „Göttlingen" armierte Tonnen-Bojer, zwei Jachten, deren jede zwei Doppelhaken führte, eine neue, eben aus Holland gekommene, wohlmontierte „Galeie" und eine dritte, zwei „Bassen" führende Jacht; 1624 erschienen vor der Zollstätte der bewaffnete Tonnen-Bojer, eine kleine Jacht mit je zwei eisernen „Göttling" hinten und vorn, ein Bergenfahrer von 100 Last mit Stücken, zwei andere Orlogschiffe, mit Stücken fein montiert, von denen das eine, kleinere „oben herum mit rotem Tuch bezogen". Das einzige oldenburgische Kriegsfahrzeug, von welchem eine Abbildung erhalten ist (in meiner Schrift „Der Jadebusen, sein Gebiet, seine Entstehungsgeschichte; der Turm auf Wangeroge", 1903, S. 68 reproduziert), gehört derselben Zeit an und bildet daher ein interessantes Vergleichungsobjekt. Es zeigt das nach der Mitte sich senkende Deck und das frei am Achtersteven aufgehende Ruder des Kuff-Typus, hat zwei „Berghölzer" (ist also hochbordig), einen Pfahlmast mit Spretsegel, kein Bugspriet, als Vordersegel die „Fock", auf Deck eine Hütte, in der Breitseite fünf Geschütze, die durch Stückpforten feuern und ist mit mindestens 23 Spießträgern bemannt. Für die Naturtreue der Abbildung bürgt der Name des als zuverlässig bekannten Zeichners Johann Konrad Musculus.

Kaufmännisch aber hat auch Anton Günther Seeschiffahrt getrieben. Als im Jahre 1643 die Emder Grönlandsfahrt begann, baten ihn dortige Reeder, ihren neugebauten Walfischfänger zu „baptizieren, daran zu participieren", und (was wohl die Hauptsache) ihnen einen oldenburgischen Seepaß zu erteilen. Das Schiff, an welchem der Graf 1/16 Part nahm, erhielt den Namen „de gulden Leuw von Oldenburg" und segelte im Januar 1644 unter oldenburgischer Flagge nicht nach Grönland, sondern nach Bordeaux, wurde auf der Ausreise von Kapern nach Texel aufgebracht aber relaxiert, ging weiter an seinen Bestimmungsort, dann nach Rochelle, Havre de Grace, nach Rochelle zurück, wurde wieder gekapert, nach S. Sebastian gebracht, condemniert, vom Kapitän, Johann Pieters von Borkum, zurückgekauft, segelte in Ballast nach Bordeaux, von dort mit neuer Fracht nach Amsterdam und kam im März 1645 heim. Das finanzielle Ergebnis war ein Zuschuß von 120 ℳ auf jeden Part. Trotzdem beteiligte sich der Graf wieder mit einer Einlage von 230 ℳ, als das Schiff im Dezember 1646 — aus der Zwischenzeit mangeln Nachrichten — nach Rochelle ging um „neue abgestochene Conjacque-Weine" zu erhandeln. Weiteres fehlt wiederum. Ob der „gulden Leeuw", welcher 1658 endlich in der Emder Grönlandsfahrt erscheint, dasselbe Schiff ist, bleibt fraglich. Ein anderes, etwas abenteuerliches Reedereigeschäft schlug 1654 Junker Warnaert van der Wel zu Delft dem Grafen vor: es handelte sich um die Ausbeutung eines großartigen Goldbergwerks auf einer nur von wenigen Wilden bewohnten Insel in der Davis-Straße. Zu diesem Zwecke wolle man halbpart ein Schiff von 100 Lasten mit 12—16 Stücken, 36—40 Mann Besatzung und Proviant auf 4—5 Monate in Hamburg chartern. Antwort darauf scheint nicht erteilt, ebensowenig wie auf das Kauf-Angebot einer mit 2 Zwölf- und 4 Sechspfündern armierten Luxusjacht, deren eingehende Beschreibung ein interessantes Licht auf die fortgeschrittenen Leistungen damaliger Schiffsbaukunst wirft.

IV. Das 18. Jahrhundert bis zum Ende der dänischen Herrschaft.

Das erste Fregattschiff. — Oldenburgisches Weser-Wachtschiff. — Konflikt mit Bremen. — Schiffsstatistik von 1771.

Das 18. Jahrhundert beginnt mit der erstaunlichen, fast 1½ Jahrhunderte lang ohne Nachfolge bleibenden Tatsache, daß ein Stadt-Oldenburger Reeder, Wilhelm Gerdes, und seine „Mitinteressenten" außer einer auf Liebau fahrenden Schmack ein „Fregattschiff", d. h. nach heutigem Sprachgebrauch ein „Vollschiff" besaßen (1705), also einen Schiffstypus von einer Größe, wie er erst im Jahre 1856 wieder in den oldenburgischen Schiffslisten vorkommt. Auch ist diese Periode dadurch merkwürdig, daß es in ihr tatsächlich zu einem Konflikt auf See zwischen Oldenburg und Bremen kam, in welchem die Kanonen gesprochen haben würden, wenn nicht diesmal die Stadt sich offenbarer Gewalt gefügt hätte. Im Jahre 1720 legte die oldenburgische Regierung der in Marseille ausgebrochenen Pest wegen drei bewaffnete Wachtschiffe vor die Weser, „leicht besegelte Kähne", welche über der dänischen Danebrogflagge die unheimliche Pestflagge, weiß mit schwarzem Kreuz, führten. Auch ein bewaffnetes Bremer Wachtschiff war zur Stelle; die Oldenburger nahmen es, weil ihnen die Hoheit auf der Weser gebühre und brachten es im Triumphe nach der Stadt Oldenburg auf, wo es lag, bis nach langen Verhandlungen 1723 die Rückgabe erfolgte [1]).

Sonst stellt die Endperiode der dänischen Zeit in Oldenburg, der größere Teil des Jahrhunderts, den absoluten Tiefstandspunkt der oldenburgischen Schiffahrt dar. Es ist kaum anzunehmen, daß derselben die französischen Kaper, welche von 1693

[1]) Die 1793 als Wachtschiff armierte Lotsengaliote erhielt sechs Drehbassen (von denen zwei in Elsfleth vorhanden waren, vier durch Eilboten in Bremen bestellt wurden) und ein Kommando der (nach ihrem Chef benannten) Knobel-Garde. 1819 wurde ein eigenes Wachtschiff angekauft und mit „Mariniers" besetzt.

bis 1702 eigentlich ständig bei Wangeroge, dann, von den Convoyers der Seestädte verdrängt, bei Helgoland sich aufhielten, sodaß, einem Jeverschen Bericht nach, „kein Schiff, weder von der Weser noch der Elbe noch auch der Jade zum Vorschein kommen konnte, ohne ihnen in die Klauen zu fallen", großen Abbruch getan haben werden. Schiffer gab es in Elsfleth 1709: 3—4, 1734: 5, meistens junge Anfänger: 1747 zählte der Zollverwalter zu Elsfleth 13 Schiffe im ganzen Lande (2 Schmacken von 16 und 17 Last, 11 Kuffs), davon in Butjadingen 6, in Elsfleth 3, in der Stadt Oldenburg und in Stedingen je 2: sie machten Reisen nach Holland, Hamburg, Holstein, Norwegen.

Das dänische Regiment sollte aber nicht zu Ende gehen, ohne daß es in der Form einer von der Deutschen Kammer in Kopenhagen 1771 angeordneten Enquete die Anfänge einer generellen Schiffahrtsstatistik gebracht hätte. So unzweckmäßig die Fragstellung, so unsachgemäß vielfach die Antworten, so erhält doch die Historie der oldenburgischen Reederei der Neuzeit dadurch eine aktenmäßige Grundlage.

Vor allem ist es interessant zu lesen, wie Oberlanddrost Graf Wedel-Jarlsberg in seinem den einzeln Amtsberichten bei ihrer Übersendung nach Kopenhagen beigegebenen Begleitschreiben „mit Befremden konstatiert, daß trotz der für die Schiffahrt günstigen Lage des Herzogtums so wenige oder fast kein Schiff von Bedeutung vorhanden, daß kein auswärtiger Handel betrieben werde im Gegensatz zu selbst geringen holsteinischen Städten, daß die Einwohnerzahl in der Hauptstadt abnehme — ein bedenkliches Symptom, welches schon 1755 sich so bemerkbar gemachte hatte, daß nach dem Bericht des Magistrats viele zum Handel bequeme Häuser leer standen. Brake müsse einen Hafen erhalten, und reiche und angesehene Bewohner, auch vielleicht einige reiche holländische Juden müßten durch favorable Konditionen ins Land gezogen werden.

Die Elterleute der Stadt Oldenburg erinnerten in ihrem Gutachten daran, daß ihre Reederei vor Zeiten große Schiffe zur Fahrt ins Mittelländische Meer, in die Ostsee, zur Cabotage oder auf Aventure besessen, doch hätten dieselben mit Schaden verkauft werden müssen. Denn nach dem Friedensschluß zwischen England und Frankreich 1763 wären die Frachten derartig gefallen, daß

die Aventure-Fahrt kaum Gewinn bringe; den früheren Handel Oldenburgs mit dem westfälischen Hinterland habe Preußen durch Schiffbarmachung der Ems nach Emden und Leer gezogen; die Stadt selbst aber mit ihrer Umgebung sei kein hinreichendes Absatzgebiet für den Großhandel. Diese Klagen wurden durch den Großkaufmann Janssen in Elsfleth bestätigt; das Sinken der Frachten, das Steigen der Lebensmittelpreise habe viele Reeder zum Verkauf „vieler großer Schiffsparte" veranlaßt; insbesondere seien drei in Elsfleth beheimatete Galioten von 50—80 Last, welche früher für oldenburgische Rechnung nach dem Mittelmeer gefahren, der Unsicherheit der dortigen Schiffahrt halber nach Holland verkauft worden. Es ist lehrreich, dieser Darstellung von geschäftlich interessierter Seite die Auffassung des scharfsichtigen Oberlanddrosten v. Sehestedt zur Seite zu stellen, welche derselbe schon 1727 zum Ausdruck gebracht hatte, als von Kopenhagen aus zur Hebung des Handels der Einkauf der Waren „aus erster Hand", also die Ausschaltung des Bremer Zwischenhandels, dekretiert worden war. Dem Oldenburger Kaufmann fehle, so sagte er, „Verlag und Kredit"; das Land sei zu klein und zu arm, als daß er seine Waren in Schiffsladungen aus erster Hand beziehen und zu Bremer Preisen verkaufen könne. Würde der Bremer Zwischenhandel verhindert, so wäre auch den einzigen Exportartikeln Oldenburgs: Butter, Käse, Getreide, Fettvieh, mit denen der stärkste Handel gerade nach Bremen ginge, der Absatz dort gesperrt; die Marschen z. B. würden ruiniert sein, wenn Bremen ihnen nur ein halbes Jahr hindurch Butter und Käse nicht abnehme.

Im Einzelnen ist den zusammenfassenden Berichten des Elsflether Zollkontors, der Oldenburger Elterleute und des Kaufmanns Janssen in Elsfleth von 1771 zu entnehmen, daß im ganzen Lande ca. 30 Schiffe vorhanden waren: nach dem Verkauf der großen Galioten nur 2 kleinere, welche nach Frankreich, der Ostsee, Norwegen segelten; 3 Schmacken von 20—24, nach anderer, wohl richtigerer Angabe, 50—55 Kommerzlast (Holzhandel mit Norwegen, Frachtfahrt von Holland und der Ostsee, zum Teil für Bremer Rechnung); 10—11 Kuffen oder Schuten von 6—15 Kommerzlast (Fahrt nach Elbe, Eider, Jeverland, Groningen,

Holland; 60—70 Kähne, zum Transport der Landesprodukte nach Bremen, Altona, Hamburg benutzt[1]).

Die größeren Schiffe, durchweg von Oldenburgern geführt, aber zum Teil mit fremden Steuerleuten und Matrosen bemannt, fanden im Inlande niemals volle, höchstens Teil-Fracht; sie pflegten in Ballast auszusegeln, um in fremden Häfen Rück-Fracht für einheimische oder für Bremer Rechnung zu suchen.

Bezeichnender Weise sah sich damals schon das Amt Elsfleth, dessen Lage die beste Übersicht über die Schiffahrtsverhältnisse des Landes gestattete, zu Klagen über die Konkurrenz der holländischen Küstenschiffahrt veranlaßt und verlangte deren vollständigen Ausschluß von der Verschiffung der Landesprodukte.

V. Die Regierungszeit Herzog Friedrich Augusts und die Anfänge Herzog Peter Friedrich Ludwigs.

Periode der Seekriege und der Blüte des neutralen Handels. — Oldenburgische Projekte eines preußischen Konsortiums. — Die oldenburgische Flagge unter dem Schutz der bewaffneten Seeneutralität. — Schiffsangebote von Emder und holländer Reedern. — Niederlassung fremder Schiffsbesitzer. — Erwerb fremder Schiffe — Reederei von Georg in Bockhorn. — Weserreederei. — Reederei im Saterland. — Seeschiff-Statistik von 1782.

Die gottorpsche Regierungsperiode begann für die Reederei Oldenburgs ebenso trostlos wie die dänische endete. Ein ungenannter oldenburgischer Sachverständiger, wahrscheinlich der verdiente Deichgräfe Schmidt von Hunrichs, erklärte um diese Zeit mit dürren Worten: „Unser Land hat keine eigene Schiffahrt; es existieren im Lande nur drei seegängige Schiffe und diese gehören nicht einmal ganz hiesigen Einwohnern. So lange die Stadt Bremen in Flor

[1]) Die wenig präzisen Einzelangaben der Ämter lauten: Hausvogtei Delmenhorst, Vogtei Altenesch: 6—8 Kähne von 6—8 Last. Amt Oldenburg: 1 kleines Schiff, 1 Kahn. Vogtei Rodenkirchen: 24 Kähne von ½—6 Kohlenlast. Vogtei Tossens: 5 einmastige Kähne 6—15 Last. Amt Apen: 8—10 platte „Mutten“. Amt Neuenburg: 5 Schiffe: Tjalks und Kähne. Vogtei Abbehausen: 6 Kähne ohne Kiel, 1 Kuff. Vogtei Hammelwarden (Brake): 2 Schiffe. Amt Elsfleth: 1 Schmack, 5 Kuffs, verschiedene Kähne. Stadt Oldenburg: 6 verdeckte Kähne. Vogtei Burhave: außer die Mehrzahl bildenden Kähnen einige Tjalks, Kuffs, Schnicken, „Öker“, bis zu 3 Kohlenlast.

bleibt und nicht größere Kapitalisten im Lande bestehen, wird die hiesige Schiffahrt schwerlich von einiger Bedeutung werden." Um solche Kapitalisten zu gewinnen, dachte man, wie früher an die Hereinziehung reicher holländischer Juden, daran, in Elsfleth und Brake „allerhand Religionsverwandte gleich dem Städtchen Neustadt-Gödens" anzusiedeln — also Wiedertäufer — und ihnen Religionsfreiheit zu gewähren.

Große Bewegungen auf dem Welttheater, welche auch die Nachbarschaft Oldenburgs näher und näher in Schwingungen versetzten, machten solchen kraftlosen Reflexionen und blassen Projektenmachereien ein heilsames Ende. Dem Bündnis Frankreichs mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika am 6. Februar 1778 antwortete England mit der Kriegserklärung; dem drohenden Weltbrande hielten die nordischen Seemächte die Ägis der bewaffneten Neutralität entgegen. Unter deren Schutz war der neutrale Kaufmann geschäftig am Werk, den Segen legitimen und illegitimen Handels in seine Kassen zu leiten.

Im August 1780 trat ein preußisches, über ein Betriebskapital von „plusieurs millions" verfügendes Konsortium durch Vermittlung des Ministers v. Horst mit lockenden Anträgen an den oldenburgischen Minister Graf Holmer heran.

Man wollte in Elsfleth oder Brake sich etablieren, Werften anlegen, Schiffe bauen oder kaufen und zunächst mit einer Flotte von zehn Zweideckern von mindestens 200 Last den Handel mit den französischen Kolonien in Amerika, später auch mit Ostindien eröffnen. In Oldenburg sollte der Heimathafen der Schiffe sein, ihre Befrachtung fürs erste in Bordeaux stattfinden. Einzige Bedingung war der Erwerb der russischen Flagge. Graf Holmer begann wirklich bezügliche Verhandlungen mit Rußland; ob er dieselben absichtlich hinhaltend führte, ob in Wahrheit die zu überwindenden Schwierigkeiten so große waren wie er versicherte — jedenfalls: ehe sich ihr Ziel absehen ließ, wurde das zuerst mit fieberhafter Eile betriebene Projekt, wenigstens soweit Oldenburg in Betracht kam, aufgegeben.

Dafür bewarb sich nun die oldenburgische Regierung lediglich um den Schutz der Neutralitätsmächte für die oldenburgischen Schiffe. Die Denkschrift, welche dem Gesuch vom 19. November 1781 zur Erläuterung beigegeben wurde, ist von Interesse durch die

darin niedergelegte Auffassung von Oldenburgs damaliger merkantiler und politischer Position. Le duché d'Oldenbourg (so beginnt sie) réunit aux avantages d'une situation favorable pour le commerce maritime celui d'avoir une population déjà accoutumée au service de mer en cherchant fortune sur des navires étrangers. Die Gelegenheit sei günstig wie nie zuvor, eine ausgedehnte Seeschiffahrt unter der holstein-oldenburgischen Flagge zu schaffen. Mais celui-ci étant trop peu important par lui-même et peu connû jusqu'à présent dans les mers de l'Europe, ce n'est que sous une protection puissante et réspectable, qu'il pourra offrir aux navires qui le portent la sûreté qui fait seule la base et le soutien du commerce, et l'expérience fâcheuse du défaut de cette sûreté, que des vaisseaux Oldenbourgeois avec le trafic le moins répréhensible ont cependant fait le printemps passé, ayant été inquiétés dans leur course par des armateurs des nations en guerre, a borné naturellement les efforts des propriétaires, usw. Das Resultat war, daß am 22. Juli 1782 die wichtige Verordnung, „in Betreff des von den hohen Nordischen Seemächten der oldenburgischen Handlung und Flagge verliehenen Schutzes“ publiziert werden konnte. Schon 1780 hatten vorausschauende holländische Reeder ihr Auge auf das neutrale Oldenburg geworfen. Inzwischen war die Kriegserklärung Englands an Holland erfolgt. Emder Kaufleute, an der holländischen Reederei stark beteiligt, boten Schiffe zum Kauf an, in größerem Maßstabe nach dem Ausbruch der Scheldestreitigkeiten 1784 holländische, namentlich Leeuwardener Reeder, deren Schiffe untätig in spanischen und französischen Häfen lagen. Noch fehlte es der oldenburgischen Kaufmannschaft an Mut; sie überließ damals das ihr gewagt erscheinende Geschäft den Altonaern.

Doch holländische, brabantische Schiffseigner, denen der Erwerb des Heimatrechtes in jeder Weise erleichtert wurde, siedelten sich mehr und mehr — vorübergehend — im Lande an — in solcher Anzahl, daß die Elsflether Schiffer dagegen protestieren zu müssen meinten (1803). Schließlich überwand auch der Oldenburger Kaufmann seine anfängliche Zaghaftigkeit und entschloß sich, mit vorteilhaften, vielleicht nicht immer ganz einwandsfreien Kontrakten holländische Schiffe zu erwerben. Vor allem aber war es ein Kaufmann der

friesischen Wede, B. A. Georg in Bockhorn, welcher, in der großen Schule auswärtiger Seehandelsplätze erzogen, mit Feuer die Sachlage erfaßte. 1780 hatte er bereits Reederei zu treiben begonnen, 1784 plante er mit einer Emder Firma gemeinschaftlich eine große Niederlassung in Brake oder Elsfleth, „um der oldenburgischen Flagge, der Beherrscherin des mächtigen Weserflusses, die holländische Konjunktur nicht entgehen zu lassen"; 1799 besaß er 47 Schiffe von 32—250 Last. Sie fuhren mit holländischen Kapitänen und Matrosen zwischen holländischen und fremden Häfen (Archangel, Petersburg, Bordeaux), und konnten daher, trotz ihrer oldenburgischen Flagge, leicht für verkappte Holländer gelten; so erging es 1798 den sechs Grönlandsfahrern, die er 1795 erworben hatte. 1803 war seine Flotte auf 16 Schiffe zusammengeschmolzen. Nur im Kriege, so erklärte er, nicht in Friedenszeiten, könne die Konkurrenz der Holländer ausgehalten und die Frachtfahrt mit Vorteil betrieben werden.

Solchen Unternehmungen gegenüber war auch damals noch die oldenburgische Reederei an der Weser klein; als Georg sich auf der Höhe befand, besaß der Elsflether Gottfried Hauerken, der ebenfalls die holländische Konjunktur benutzt hatte, 14 Schiffe von 20—95 Last. Auch das Saterland, die kleine interessante halb-friesische, zum Stromgebiet der Ems gehörige Festlandsinsel inmitten der münsterländischen Moore, welche erst 1803 an Oldenburg gefallen war, nahm an der Reederei-Bewegung teil. Die Landleute dort kauften holländische Heringsbuysen — manche besaßen 4, 5, auch 12 solcher Fahrzeuge bis zu 70 Last, die sie mit oldenburgischen Seepässen und holländischer Mannschaft von holländischen Häfen aus auf den Fang gehen ließen (1806). Dabei vorgekommene Unredlichkeit — wiederholter Verkauf der auf Grund eines Schein-Schiffkaufes erteilten Seepässe an Holländer — und deren Verfolgung machten dem Überschwang ein Ende. Nichtsdestoweniger waren 1808 noch 5—6 reeller fundierte Unternehmungen dieser Art in Gang, an denen mit Darlehnen oder Aktien die ganze wohlhabende Einwohnerschaft der Ämter Vechta und Kloppenburg, auch der grundbesitzende Adel, wie z. B. die Herren v. Elmendorf auf Füchtel, beteiligt war.

Aus dem Anfang dieser Periode, aus dem Jahre 1782, besitzen wir eine amtliche Zusammenstellung, welche lehrreich genug

ist, insbesondere weil sie die Seeschiffe von den Küsten- und Fluß-schiffen zu sondern sucht. Sie läßt einmal die Abnahme der Reederei in den friesischen Küstenbezirken des Landes (Jeverland gehörte noch nicht wieder dazu), die 1771 noch etwas Watten-schiffahrt betrieben hatten, nun aber durch Viehseuchen, Mißwachs, schlechte Wirtschaft, Luxus in große Not geraten waren, anderseits aber deren Zunahme im Elsflether und Stedinger Bezirk an der Weser klar erkennen. Von Elsfleth heißt es darin ausdrücklich, daß die dortige Schiffahrt immer mehr zunehme; es werden zwar nur 9 Einzelschiffer mit ebensoviel eigenen Schiffen von 9—27 Kommerzlast (Schmacken, Tjalks, Kuffs) aufgeführt, von denen allein das größte weiter als nach Holland fährt, nämlich nach England, Frankreich, Ostsee; daneben aber 5 größere Parten-Reedereien mit ebensoviel in Groningen, in Plymouth, in Bilbao gekauften Schiffen von 38—75 Kommerzlast; außerdem in der Vogtei Berne (Stedingen) 3 solche Parten-Reedereien mit 3 Schiffen von 50—100 Kornlast (1 Galiote, 1 Brigantine), deren eines sogar im Lande selbst, in Altenesch, erbaut war.

Die zweite Stedinger Vogtei, Altenesch, besaß 4 Seeschiffe von 14, 28, 30, 60 Last, die Stadt Oldenburg nur eines von $11^1/_2$ Kommerz-Last, das auch nach England und Frankreich sich wagte, während ein größeres von 16 Kommerzlast auf die Küstenfahrt zwischen Holland und Holstein beschränkt blieb und vier andere nur nach Hamburg fuhren; das Amt Bockhorn (in welchem Georgs Name nicht erwähnt wird) ist nur durch ein nach Steinhausen gehöriges, zwischen Amsterdam und Hamburg, bisweilen nach England und Norwegen fahrendes Schiff von 13 Kommerzlast vertreten.

Die Kapitäne waren Inländer; der regelmäßige Verkehr hatte noch dieselben engen Grenzen wie 1771; nur das eine, freilich zu $^{11}/_{16}$ Bremer Reedern gehörige Elsflether Schiff, der „Triton", 62 Kommerzlast, segelte nach Lissabon. Charakteristisch für Zeit und Menschen ist ein leise-höfischer Zug in der Benennung der größeren Schiffe; von den Elsflethern hieß eines nach dem regierenden Herzog „Friedrich August", ein anderes nach der Herzogin „Ulrica Friderica Wilhelmine Herzogin von Oldenburg"; ebenso von den Stedinger Schiffen eines wieder „Friedrich August", ein zweites „Friderica, Prinzessin von Holstein".

Aus demselben Jahre 1782 liegt eine Schiffsverkehrsliste von Elsfleth vor, welche 8 Elsflether, 6 Delmenhorster (d. h. Stedinger) und 8 Stadt-Oldenburger Schiffe nachweist, die mit Holland im allgemeinen, Amsterdam im besonderen, Groningen, Altona, Hamburg verkehrten und nach Holland auffallend viel Schiffsbauholz (Krummholz) exportierten, von Importwaren an ganzen Ladungen nur Roggen, Salz, Ölkuchen führten, sonst Stückgüter.

Ein präzises Ergebnis für den Bestand der Oldenburger Handelsflotte im Jahre 1782 nach Zahl und Größe der Schiffe läßt sich aus der noch ganz primitiven Statistik dieses Jahres ebensowenig wie aus der von 1771 gewinnen. Ein gewisser Ersatz dafür liegt in der aus amtlichen Quellen stammenden Nachricht, daß 1781 24 Seepässe, 1782 19 erteilt wurden. Jedenfalls ist die Anzahl der tatsächlich im Seehandelsverkehr verwendeten Schiffe damit festgestellt. Welch anderes Bild bietet hiergegen Emden! Es besaß im Jahre 1782 310 Schiffe, darunter 1 von 450, 55 von 100—300 und die übrigen 254 unter 100 Last.

VI. Die Wende des 18. Jahrhunderts.

Braker Schiffslisten 1793—1807. — Elsflether Hafenlisten 1802/3. — Umfang der oldenburgischen Reederei. — Aufenthalt oldenburgischer Schiffe im Ausland. — Wegnahme oldenburgischer Schiffe in England.

„In den Friedensjahren 1783—1790 (so berichtete die Herzogliche Kammer im Jahre 1806) breitete sich die oldenburgische Schiffahrt und Reederei weiter aus. Die Schiffe unter oldenburgischer Flagge fanden bei dem Eigenhandel ihres Landes nicht genug Beschäftigung; die Bremer Kaufmannschaft benutzte sie, da sie mit eigenen Schiffen handelte, nicht sonderlich; so wurden sie Frachtfahrer, wie solche an den Küsten der nördlichen europäischen Meere bis Lissabon und Nordamerika den Zwischenhandel vermitteln. Seit Ausbruch des Krieges 1790, der bisher mit wenigen Unterbrechungen zur See fortgedauert hat, vermehrte sich die Zahl der oldenburgischen Schiffe sehr; die oldenburgische Flagge wurde von allen kriegführenden Mächten als neutral behandelt, selbst von den mit dem Deutschen Reich als solchem kriegführenden Franzosen und ihren Verbündeten". Eine beschränkte Übersicht über diese entwicklungsreiche Periode ge-

währen Listen über die in Brake während der Zeit vom 24. Juli 1793 bis 24. Oktober 1807 aus See angekommenen und nach See abgegangenen Schiffe; leider verzeichnen sie nur den Namen des Kapitäns, des Heimatshafens und des Abfahrtshafens der einkommenden, nicht aber den Bestimmungsort der ausfahrenden Schiffe, nichts über ihre Größe und nur in den seltensten Fällen etwas über die Ladung.

Es läßt sich daraus folgende Tabelle der Oldenburger Schiffe nach ihren Heimatshäfen von 1794—1807 herstellen, welche in der äußersten Spalte rechts die Gesamtzahl der von diesen Schiffen in einem Jahre von und nach der Weser ausgeführten Reisen verzeichnet.

	Brake	Elsfleth	Hammelwarden	Oldenburg	Stedingen	Knipphausen	Varel	zusammen	Zahl der Reisen i. J.
1793[1]	3	—	—	—	—	—	—	3	6
1794	3	2	—	2	—	—	—	7	12
1795	4	2	1	4	—	—	—	11	21
1796	6	—	—	3	1	—	—	10	32
1797	5	4	—	6	2	—	1	18	26
1798	6	2	—	8	1	—	1	18	36
1799	6	1	—	10	—	—	1	18	43
1800	7	1	—	10	—	—	1	19	43
1801[2]	9	—	—	16	1	—	2	28	68
1802	10	2	—	14	1	—	—	27	53
1803	4	5	—	20	—	—	—	29	50
1804	4	3	—	3	—	—	—	10	16
1805	7	4	—	8	—	—	—	19	27
1806	3	2	—	25	—	13	—	43	68
1807[3]	3	5	—	20	—	7	—	35	40

Die Häfen, mit denen die in dieser Tabelle verzeichneten Schiffe verkehrten, und die einzelnen dorthin gemachten Reisen ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

---

[1]) Vom 24. Juli ab.

[2]) Für die Zeit vom Februar 26 bis März 11 fehlt die Liste.

[3]) Bis Oktober 24.

Amerika. Baltimore 1797 (1), 1801 (1).

Dänemark. Kopenhagen 1806 (1).

England. Im allgemeinen 1806 (1), 1807 (4) — Dover 1802 (1). — Hull 1794 (1), 1796 (1), 1800 (1), 1803 (1), 1805 (1), 1806 (2). — Leith 1801 (3). — Liverpool 1796 (1), 1800 (1), 1806 (1). — London 1794 (1), 1795 (3), 1796 (8), 1797 (3), 1798 (3), 1799 (4), 1800 (7), 1801 (21), 1802 (8), 1803 (3), 1804 (1), 1805 (3), 1806 (6), 1807 (2). — Newcastle 1800 (2), 1801 (1), 1802 (2), 1803 (3), 1806 (1). — Plymouth 1798 (1). — Yarmouth 1806 (1).

Frankreich. Im allgemeinen 1805 (1). — Bayonne 1797 (2), 1798 (3). — Bordeaux 1798 (1), 1799 (1), 1802 (1), 1803 (2), 1805 (4). — Cherbourg 1801 (1), 1802 (1). — Dieppe 1797 (1), 1800 (1), 1803 (1). — Dünkirchen 1801 (1). — Havre 1797 (1), 1802 (1). — Morlaix 1806 (1). — Nantes 1805 (1). — La Rochelle 1805 (1), 1806 (1). — Rouen 1797 (1).

Grönland 1793 (1).

Niederlande. Antwerpen 1801 (1). — Holland im allgemeinen 1801 (1), 1802 (1). — Amsterdam 1796 (1), 1797 (1), 1800 (1), 1801 (1), 1802 (2), 1803 (2), 1804 (1), 1805 (4), 1806 (1). — Rotterdam 1798 (1).

Nordseeküste, deutsche. Emden 1806 (1). — Hamburg 1796 (3), 1799 (1). — Tönning 1795 (2), 1806 (2), 1807 (8).

Norwegen. Im allgemeinen 1794 (1), 1797 (1), 1807 (1). — Bergen 1795 (1).

Ostseeküste, deutsche. Danzig 1796 (2), 1797 (1), 1798 (1), 1801 (1), 1803 (1). — Elbing 1793 (2), 1800 (1), 1802 (6), 1803 (1), 1804 (2), 1807 (2). — Königsberg 1793 (1), 1795 (1), 1797 (1), 1802 (4), 1803 (2), 1806 (1). — Lübeck 1801 (1). — Memel 1796 (1), 1798 (2), 1799 (1), 1803 (5), 1804 (1). — Pillau 1802 (1), 1807 (1). — Rostock 1801 (1), 1802 (1). — Stettin 1797 (1), 1798 (1), 1799 (3), 1800 (1), 1801 (1), 1802 (2), 1803 (1), 1805 (2). — Wismar 1798 (1).

Rußland. Liebau 1793 (1), 1798 (3), 1799 (4), 1303 (3). — Petersburg 1794 (1), 1798 (2), 1801 (1), 1803 (1), 1806 (2), 1807 (1). — Riga 1799 (6), 1800 (1), 1801 (1), 1802 (1), 1803 (3). — Windau 1800 (1), 1802 (1), 1804 (1), 1805 (1), 1807 (1).

Schweden. Gothenburg 1794 (2), 1795 (3), 1796 (3), 1797 (1), 1798 (6), 1799 (4), 1801 (1), 1807 (1). — Kalmar 1796 (1). — Stockholm 1802 (1), 1803 (1). — Uddevalla 1795 (1).

Über die Größe dieser Schiffe gewähren zwei Elsflether Hafengeldverzeichnisse von 1802 (beginnend August 21) und 1803 einige Fingerzeige. Danach segelten in die Ostsee Schiffe von 33, 36, 37, 44 Last, nach Amsterdam solche von 18 und 20 Last, nach London gingen „Die Stadt Oldenburg", 63 Last, und „Alida", 50 Last, nach Newcastle „Friderica". 18 Last, nach Bordeaux „Die sieben Geschwister", 80 Last, die letzteren 4 Schiffe sämtlich Reedern der Stadt Oldenburg gehörig, unter denen Ratsherr C. A. Schröder einer der bedeutenderen war.

Die oldenburgische Reederei jener Zeit muß aber nicht unbeträchtlich größer gewesen sein, als sie nach unserer Tabelle erscheint. Schon die Schwankungen der auf die einzelnen Jahre und innerhalb dieser auf die einzelnen Orte entfallenden Zahlen wie die Verschiedenheit der Kapitänsnamen lassen dies vermuten; erwiesen wird es durch anderweitige Nachrichten. So hatte z. B. 1799 allein Gottfried Hauerken in Elsfleth (wie bereits oben S. 30 angeführt) 14 Schiffe; 1801 werden 45 Elsflether angegeben, 1802 deren 48. Die für 1803 vollständig vorliegende Hafengeldliste verzeichnet 41 Elsflether Schiffe oder (nach Abzug der „Kähne" und der Fahrzeuge bis 20 Last) 27 Seeschiffe, von denen sich mit Hilfe der Kapitänsnamen nur 2 zugleich in der Braker Liste von diesem Jahre ermitteln lassen. Es bleibt also für Elsfleth ein in unserer Tabelle nicht nachgewiesener Überschuß von 25 Schiffen. Warum diese, fast 5/6 der Elsflether Reederei, dort fehlen, ist nicht zu erkennen. Wenn die Braker Liste ihrerseits 3 Elsflether Schiffe aufführt, welche der Elsflether Liste abgehen, so erklärt diese Differenz, und ebenso das obenerwähnte Schwanken der Zahlen in der Tabelle sich daraus, daß viele Schiffe nicht regelmäßig nach der Weser zurückkehrten, sondern kürzere oder längere Zeit sich im Ausland aufhielten, mit Fahrten zwischen fremden Häfen beschäftigt, auch auswärts überwinternd und reparierend. Ein etwas gewagtes Unternehmen, da die Seepässe[1]) jedesmal für die einzelne bestimmte Reise ausgestellt wurden. In Friedenszeiten nahm man das freilich, wie offen eingestanden wird, nicht so genau; im Kriege dagegen setzte man damit das Schiff, falls es aufgebracht wurde, der Kondemnierung aus. Denn nicht immer waren die Gerichte der Belehrung so zugänglich, wie im Jahre 1801, wo sämtliche in England befindlichen oldenburgischen Schiffe, — 28 werden genannt, die Braker Listen haben nur 25 — mit Embargo belegt wurden, weil man in London ein souveränes Herzogtum Oldenburg noch nicht

[1]) In den Seepaß war auch die Erklärung aufzunehmen, daß das Schiff keine Kriegskontrebande führte; es mutet einen beinahe mittelalterlich an, wenn man spezifiziert liest, was zu den vom neutralen Transport ausgeschlossenen „Kriegsgerätschaften" gehörte: Kanonen, Musqueten, Mörser, Bomben, Petarden, Granaten, Saucißes, Pechkränze, Laveten, Forkelstöcke, Bandeliere, Pulver, Lunten, Salpeter, Stück- oder andere Kugeln, Piquen, Degen, Pickel- oder Sturmhauben, Harnische, Hellebarden, Wurfspieße.

kannte, sondern glaubte, es stehe unter dänischer oder russischer Hoheit, und daher die Pässe der Herzoglichen Kammer nicht anerkennen wollte. In diesem Falle bewährte sich übrigens der zugesicherte Schutz des russischen Konsuls, wenn auch erhebliche Kosten dafür berechnet wurden, welche der Herzog vornehmerweise nicht von den einzelnen Reedereien einzog, sondern auf die Kammerkasse anwies.

Das Wesen der oldenburgischen Reederei während der im Vorhergehenden behandelten ersten Jahrzehnte des Gottorpschen Herzoghauses faßt ein Bericht der Kammer vom 10. Mai 1809 in Kürze dahin zusammen:

„Die hiesige Schiffahrt, Haupterwerbsquelle der Bewohner des an das Meer grenzenden, von mehreren Strömen durchflossenen Herzogtums, soweit sie eines Seepasses bedarf, besteht in Cabotage-Fahrt, Aventure-Fahrt, Fahrt für Rechnung Auswärtiger, Fischfang; oder hiesige Kaufleute lassen Schiffe in Ballast nach bestimmten Orten ausgehen, um dort Waren zu holen."

VII. Oldenburgische Reederei außerhalb des Weserreviers.

Das Gebiet des Jadebusens; das Jeverland; das oldenburgische Emsrevier.

Durch die natürliche Gestaltung des Herzogtums ist es bedingt, daß wir bisher uns vorwiegend mit der oldenburgischen Schiffahrt im Weserrevier beschäftigt haben. Auch in der Neuzeit bleibt diese quantitativ wie qualitativ die weit überwiegende. Bevor wir uns aber hierzu wenden, ist es angemessen, auch auf die anderen sekundären Schiffahrtsgebiete des Landes eines Seitenblick zu werfen.

Das Gebiet des Jadebusens, dessen Gestalt das Kartenbild des nördlichen Oldenburg heut beherrscht, ist für die Handelsschiffahrt nur von geringer Bedeutung gewesen[1]. Erst an einer

[1]) Dagegen war der Jadebusen den Kriegsmarinen aller Zeiten von Wert. Graf Gerd von Oldenburg wollte bei Dauens 1455 eine Flottenstation anlegen; die russische Regierung plante dort, so lange sie Jeverland besaß, einen Hafen (1800), in Napoleonischer Zeit wurde ein Kriegshafen an der butjadinger Seite projektiert, die Reichsflotte von 1848 sollte wieder auf der jeverschen Seite bei Heppens einen befestigten Liegeplatz erhalten;

der von der großen Antoniflut 1511 tief ins Binnenland hineingerissenen Seebalgen entstand die fleißige (nicht zu Oldenburg gehörige) Wiedertäufer-Kolonie Neustadt-Gödens, deren Schiffe nicht nur nach Bremen fuhren (1574), sondern auch in die Ostsee (1569—1602), bis die Vollendung des Ellenser Deichwerks (1618) ihr die Verbindung mit dem Meere abschnitt. Einen geringfügigen Seehandel betrieben die Ortschaften der Friesischen Wede vom Steinhauser Siel aus: ein Bildchen vom Jahre 1619 zeigt dort 5 teils offene, teils verdeckte einmastige Fahrzeuge mit Spretsegeln vor Anker liegend. Mittelpunkt der übrigen kaum nennenswerten Reederei des Gebiets war Varel, dem in den Napoleonischen Kriegen die neutrale Kniphauser Flagge Gewinn brachte [1]). Dort war 1829 das größte oldenburgische Seeschiff

---

heut erhebt sich dort Wilhelmshaven. Durch die Abtretung des dazu nötigen Terrains (Vertrag vom 20. Juli 1853) erwarb Oldenburg den Schutz für seine Küsten und seine Handelsflotte, den selbst zu gewähren es nie imstande gewesen war, und den es daher in den Zeiten deutscher Ohnmacht zur See bei fremden Staaten — Dänemark, Rußland — gesucht hatte. Preußen verpflichtete sich: alle oldenburgischen Schiffe und den oldenburgischen Seehandel durch die preußische Kriegsmarine überall ebenso zu schützen und zu verteidigen wie preußische Schiffe (Art. 1); ferner: die oldenburgische Küste gegen feindliche Angriffe von der Wasserseite, so oft Oldenburg es beantrage, zu schützen (Art. 2). Aber noch anderen wirtschaftlichen Gewinn hat Oldenburg durch die Entstehung des Kriegshafens gehabt, dessen Tragweite zurzeit kaum übersehbar ist. Um die Stadt Wilhelmshaven (die schon vor zehn Jahren mehr Einwohner besaß als das alte Emden) haben sich in den umliegenden oldenburgischen Gemeinden Bant, Neuende und Heppens Arbeitervorstädte angebaut, die zusammen über 40000 Einwohner zählen. Vor allem ist die Entwicklung von Bant überraschend. In der Antoni-Sturmflut von 1511 gingen $^5/_6$ dieser Gemeinde verloren; der Rest bildete eine Bauerschaft der Gemeinde Neuende. 1855 hatte sie 94 Einwohner, 1879 wurde sie mit der Bauerschaft Kopperhörn wieder zu einer Landgemeinde vereinigt: jetzt aber steht der Ort mit 22316 Einwohnern vor Delmenhorst (20136), unmittelbar hinter der Hauptstadt Oldenburg (28548). Seit dem 1. November 1902 bilden die bisher zum Amt Jever gehörigen drei Gemeinden das besondere Amt Rüstringen.

[1]) Als im Jahre 1803 die Engländer die Weser sperrten, die Jade aber offen ließen, wandte sich die Bremer Seeschiffahrt hierher; die Bremer Elterleute beschlossen sofort, im Februar 1804, in der nicht leicht zu befahrenden Außenjade Tonnen und Baken legen zu lassen, verfehlten aber den diplomatischen Weg und erregten wegen dieser „höchst unbefugten Anmaßung und Eingriff in

(180 R. T.) beheimatet, von dort fuhr 1858—1862 ein Dampfer nach England, und nahmen 1860 drei Schiffe am Mittel- und Schwarzen-Meer-Handel teil. Eine Erinnerung hieran und ein Hinweis auf die damit in Verbindung stehende industrielle Betätigung der Stadt zeigt deren Siegel: zwei Fabrikschornsteine rechts und links eines Mauertorturms und im Torbogen ein Anker.

Von der Seeschiffahrt des Jeverlandes und der Stadt Jever in früherer Zeit war bereits die Rede (S. 5). Im 16. Jahrhundert noch erschien die gelb und rot gestreifte Flagge der Stadt häufig genug in Bremen (1574), wie in der Ostsee (Sundzollregister im Jahre 1557, 1563, 1577, 1578, 1580). Als die Tiefe, welche sie nordwärts mit der alten, einst weit ins Land dringenden, jetzt ganz wieder umdeichten Harlebucht, ostwärts mit der Außenjade, also nach zwei Richtungen direkt mit der See verbunden hatten[1]), das Tettenser und das Hookstief, zu Ende

---

die diesseitigen Territorialgerechtsame" so großen Zorn, daß befohlen wurde, alle bezüglichen eigenmächtigen Versuche der Bremer sofort zu hintertreiben und die dabei beschäftigten Leute gefangen nehmen zu lassen. Dafür entschloß sich Oldenburg, die von Bremen geliehenen Tonnen selbst auszulegen, was glücklich zu Anfang Mai beendet war. Die Seeschiffe segelten zuerst je nach ihrer Größe entweder nach Vareler Hafen, oder blieben auf der Vareler Reede, um hier in Leichter zu löschen. Von Varel, wo ein bedeutender Speditionsbetrieb entstand, gingen die Waren zu Wagen nach Bremen. Bald indessen zogen die Kapitäne vor, auf dem bisher unbeachteten guten Ankerrevier der Ahne, bei Eckwarder Siel, zu bleiben, wo nun ebenfalls das Speditionsgeschäft blühte. So lange die Wattenfahrt gesperrt war, wurden von hier die Bremer Waren per Axe quer durch Butjadingen nach Großensiel an der Weser geschafft und dort in Bremer Leichter verladen: nach Freigabe der Watten erfolgte der Transport von Eckwarder Siel direkt über das Watt des Hohenweges nach Bremen in Leichtern. — Die gleichen Schwierigkeiten wie bei der Betonnung der Jade fanden 1824 die Bremer Elterleute bei dem ersten Versuch, auf dem Hohenweg-Sand den ersten Weserleuchtturm zu errichten. Wie kräftige Worte dafür Eltermann Barkhausen hatte, kann bei Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit, 1899, S. 31 nachgelesen werden.

[1]) Die jeversche Lokaltradition des 16. Jahrhunderts, daß die Stadt Jever einst eine grote kopstadt gewesen des Namens Gevesand, undique vasto circumdata et alluta ponto, und daß vele schepe dar in und ut gesegelt, hat bei dem französischen Geographen Elisée Reclus, ich weiß nicht auf welchem Umwege, folgende Gestalt erhalten: la ville de Jever . . . se trouve de nos jours à une quinzaine de kilomètres de la mer, tandisqu'au

des 16. Jahrhunderts durch Siele geschlossen worden, jenes durch den Garmser, dieses durch den Hooksiel, wurde letzterer der Jeversche Hafen.

Von hier fuhren Jeversche Schiffe von 30—40 Last zu Ende des 18. Jahrhunderts auf London, Amsterdam, Bremen, Hamburg oder dienten dem Zwischenhandel zwischen diesen Städten. Dann ruhte die Reederei; 1848 begann sie wieder in kleinstem Maßstabe (1 Schiff von 41 Last); nachmals ließen Jeversche und andere Reeder gemeinsam 3 größere Schiffe von durchschnittlich ca. 450 Last von der Weser auslaufen (1854—1856), und beteiligten sich mit einem Schiff am Fischfang in der Südsee (1856—1859); auch ein Grönlandsfahrer, ein kleines Schiff von 90 R. T., hatte, bis es im Eismeer unterging, seine Heimat in Hooksiel (1847—1848).

Eigenartiger Natur ist das zum Emsrevier gehörige, südlich der Ammerländer Geest vorliegende Gebiet. Zahlreiche, aber im Wasserstand sehr schwankende Flußläufe, der Holzreichtum der Nachbarschaft, billige Arbeitslöhne haben hier vom Mittelalter bis in die neuere Zeit einen regen Schiffbau für den Bedarf der Emsschiffahrt lebendig erhalten. Aber auch die eigene Schiffahrt, soweit sie mit den selbst erbauten Schiffen möglich, war nicht vernachlässigt; der Verkehr von Apen nach Emden gab schon 1647 zu diplomatischen Verhandlungen Anlaß[1]). Seit 1848 nahm die Reederei hier, namentlich im Kirchspiel Barssel (Amt Friesoythe) sichtlichen

temps de Charlemagne elle était sur le rivage même et possédait un port de commerce fréquenté (Nouvelle Géographie Universelle, III, 1879, S. 731).

[1]) Ehe der durch die englische Blokade gestörte Handel Bremens sich 1803 nach der Jade zog, und später wieder seit 1806 während der Kontinentalsperre, entstand über Nacht in diesem entlegenen Winkel ein erstaunliches kommerzielles Leben. Die bremer Waren kamen, so lange die Mündung der Ems offen war, von Emden, später von Holland über den Dollart die Binnen-Ems aufwärts bis Hengstforde am Aper Tief. Dort rasch etablierte Speditionsfirmen schafften sie zu Wagen nach Oldenburg, von wo sie wiederum auf Leichtern nach Bremen dirigiert wurden. Die Verhältnisse der Stadt Oldenburg waren solchem Verkehr nicht gewachsen; Stopfungen von Frachtwagen am „Stau", dem Hafen Oldenburgs, von Schiffen auf der Hunte mußten durch Erlaß einer besonderen Verkehrsordnung zu bekämpfen gesucht werden.

Aufschwung. Die dort beheimateten Seeschiffe (1856: 16) verkehrten selbstverständlich ausschließlich zwischen fremden Häfen, suchten auch gelegentlich (1854) das Mittelländische Meer auf.

VIII. Blüteperiode der Segelschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Statistik von 1829; die neuere Statistik. — Seemännischer Charakter der Bevölkerung. — Übersicht der Seeschiffe 1829—1906. — Schiffstypen. — Transatlantische Fahrt. — Auswanderertransport. — Zunahme der Schiffsgröße. — Aktienreedereien. — Abnahme der Gesamtzahl der Handelsflotte, einseitiges Wachsen der großen Schiffstypen, Zunahme des Gesamtrauminhalts.

Minister Graf Holmer sprach 1809 den Wunsch aus, die damals neu erlassenen Bestimmungen über die Erteilung der Seepässe möchten „die Aussicht zu einer bedeutenden Frachtschiffahrt für die oldenburgische Flagge eröffnen.“

In wie weit dies innerhalb der Periode der nächsten 20 Jahre — in welcher, 1817, die letzten Seeräuber, Korsaren des Mittelmeers, an der deutschen Küste erschienen, und hamburgische, lübische, oldenburgische Schiffe wegnahmen — im einzelnen zugetroffen, entzieht sich z. Z. noch der Beurteilung. Es fehlt auch an Nachricht darüber, ob die im Anfang 1829 den Ämtern aufgetragene Schiffsstatistik die erste des 19. Jahrhunderts war und den Anschluß an die oben besprochene etwas summarische Statistik von 1782 bildete. Jedenfalls ist sie die erste, welche in den überaus sorgsamen und eingehenden, den Zeitraum von 1846 bis 1866 umfassenden Publikationen des Großherzoglichen Statistischen Bureaus über „Reederei, Schiffsbau und Schiffahrt im Herzogtum Oldenburg“ zur Vergleichung herangezogen worden ist.

Für die Periode von 1846 bis 1866 bilden diese Veröffentlichungen [1]) den zuverlässigsten Führer. Leider haben sie keine gleichgearteten Fortsetzungen [2]) von dem Zeitpunkt an erhalten,

---

[1]) 1. Heft für die Jahre 1829—1855, mit Nachtrag für 1856, Oldenb. 1857; 5. Heft für 1856—1860, Oldenb. 1862; 10. Heft für 1861—1865, Oldenb. 1868.

[2]) P. Kollmann, D. Herzogt. Oldenburg in seiner wirtschaftl. Entwicklung während der letzten 25 Jahre, Oldenb. 1878. — Ders., dgl. während der letzten 40 Jahre, Oldenb. 1893. — Jahresberichte des Gewerbe- u. Handels-

wo mit der Konstituierung des Norddeutschen Bundes das Vorspiel des neuen deutschen Reiches einsetzte, und die oldenburgischen Schiffe auf See die neue Einheitsflagge Schwarz—Weiß—Rot heißen durften.

Ehe wir aber in die Erörterung der Reedereiverhältnisse des 19. Jahrhunderts eintreten, müssen wir die eigenartige Verschiebung würdigen, welche in den seemännischen Neigungen und wohl auch in der seemännischen Befähigung der Bevölkerung des Herzogtums sich vollzogen hat.

Die einst hervorragend seetüchtigen Friesen Oldenburgs sind so gut wie ganz zum Betriebe der Landwirtschaft übergegangen, wie schon das Aufhören ihrer Reederei zu Ende des 18. Jahrhunderts vermuten ließ. Nach der Volkszählung von 1855, deren Resultate in dieser Hinsicht am durchsichtigsten bearbeitet sind, waren in fünf der damaligen kleinen Ämter Stadlands, Butjadingens und Jeverlands (heut gehört ersterer Bezirk zum Amt Brake, die beiden letzteren bilden je ein Amt) zusammen nur 139 Matrosen beheimatet (im Maximum 48, im Minimum 6), in den übrigen vier keiner. Dagegen hatte sich die Seemannschaft die Weser hinauf, nach dem Sitz der heimischen Reederei, gezogen; das höchste Kontigent stellte das einst von ländlichen Kolonisten bewohnbar gemachte Stedingerland (Amt Berne: 563); ihm folgte das Amt Ganderkesee auf der Delmenhorster Geest (303). Diese beiden Landschaften stellten schon längst den Bremer Handelsschiffen und den holländischen Walfischfängern die tüchtigsten Matrosen. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts kamen regelmäßig holländische Küstenfahrzeuge nach Deichhausen, dem kleinen Hafen Stedingens in der Ochtum, im Frühjahr, um die Mannschaft abzuholen, im Herbst, um sie heimzubringen. Zwei dieser eisenfesten Männer, Harm Henrich Kröger, Vater und Sohn, aus Altenesch, haben sich auch einen litterarischen Namen gemacht, indem sie die unsagbaren Gefahren und Entbehrungen schilderten, welche sie im Grönland-Eise zu erdulden hatten, nachdem ihr Schiff, „Die Wilhelmina"

vereins in Oldenburg. — Jahresberichte des Handelsvereins zu Brake. — Berichte d. Verbandes d. Handels- u. Gewerbevereine f. d. Herzogt. Oldenburg. — Jahresberichte der Handelskammer f. d. Herzogt. Oldenburg.

aus Texel dort 1777 gescheitert war[1]). An die Delmenhorster Geest reihte sich der Zahl nach das fern vom Wasser, im Bereich der „Oldenburger Schweiz“ belegene Amt Steinfeld (202), dessen Matrosen ebenfalls nach Holland gingen. Über 100 einheimische Seeleute zählte jedes der Ämter Brake (109), Elsfleth (133), Delmenhorst (144).

Machen wir uns in der üblichen Weise ein die Maxima und Minima festhaltendes Zahlenbild von der Reederei Oldenburgs im neuen Jahrhundert, mit der eben erwähnten Statistik von 1829 beginnend. Wir zählen:

		Seeschiffe		N. Reg.-T.
	1829[2])	85		5 386
am 1. Januar	1839[3])	80		6 000
	1845[3])	98		9 900
	1846	137		12 090
	1858	254	inkl. Dampfschiffe	43 863
	1864	226		39 660
	1866	231		41 560
	1876	220		51 166
	1888	146		74 601
	1896	106		80 209
	1901	102		60 990
	1902	107		61 995
	1905	97		51 374
	1906	103		44 882

Diese nüchternen Zahlen, unentbehrlich für die Kommerz-Geschichte, aber gerade deswegen für Oldenburg von sekundärer Bedeutung, weil die oldenburgischen Schiffe zum größten Teil nicht dem eigenen, sondern auswärtigem Handel dienen und dem Lande

---

[1]) Vgl. M. Lindemann, Die arkt. Fischerei d. deutschen Seestädte 1620—1868, A. Petermann, Mittlgn. aus d. J. Perthes'schen geograph. Anstalt, Ergänzungsheft Nr. 26, 1869, S. 37.

[2]) Die Statistik von 1829 unterscheidet nicht zwischen See- und anderen Schiffen, sondern gibt nur die Lastigkeit an; als Seeschiffe sind hier die Schiffe von über 20 Last = 30 Reg.-T. angesetzt.

[3]) Nach M. Peters, D. Entwicklung der Deutschen Reederei, I, 1899, S. 176.

hauptsächlich nur der Reeder-Gewinn daran zufällt, können von der seamanship des Oldenburgers keine richtige Vorstellung geben. Sie können auch dem nicht genügen, welchem deutsches Seewesen nicht blos ein, sei es kaufmännisches, sei es statistisches Rechenexempel oder das Debet und Kredit eines Kassenbuchs bedeutet, sondern das ideale Hanse-Erbe deutschen Mutes, deutscher Tatkraft und Intelligenz.

Ihm mögen sich die arithmetischen Größen in körperliche Begriffe umsetzen, in plastische Schiffsbilder, deren Typen heut auch dem Binnenländer nicht mehr ganz fremd sind.

Der erste mit Namen bekannte oldenburgische Schiffer auf großer Fahrt, der 1585 die erste Reise nach Island machte, wagte dies mit einem Schiff von 60 Reg. T., also noch nicht von der Durchschnittsgröße einer heutigen Oldenburger Kuff; das größte Schiff der oldenburgischen Reederei von 1829 reichte mit seinen 180 Reg. T. noch nicht an eine moderne Schonerbrigg mittlerer Größe heran.

Die kleinen zweimastigen Seeschiff-Typen: Kuffs, Galioten und Schonergalioten bildeten bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts noch den Hauptbestand der oldenburgischen Handelsflotte; 1846 zählte man ihrer zusammen 128, 1856: 149. Kuffs (und die damals nur noch im Emsrevier heimatlichen Tjalks), schon äußerlich durch ihren rundlichen Bau, das mittschiffs sich senkende Deck, das frei am Achtersteven aufgehende Ruder gekennzeichnet, langsam segelnd, weniger Mannschaft bedürfend, dienten nur dem Zweck möglichst viel Fracht zu fassen; die Galioten, ihnen an Rudereinrichtung und Takelung gleich, aber schärfer gebaut, segelten bereits besser; sie wurden hierin übertroffen von den Schonergalioten, welche zum Rumpf der Galiot Masten und Segel des nächst höheren Typs, des Schoners, führten. Tjalks und kleinere Kuffs beschränkten ihre Fahrten gewöhnlich auf die südlichen Küsten der Nordsee, nur ausnahmsweise sich nach England, Norwegen, der Ostsee wagend. Beherrscht wurden Nord- und Ostsee von den größeren Kuffs, den Galioten und Schonergalioten, die auch Frankreich aufsuchten, ihre Fahrten meistens für Bremer Rechnung machend, dessen Reederei ihrerseits immer größere Schiffe in die transatlantische Fahrt einstellte. Doch auch vor dieser, vor Reisen ins Mittelmeer, nach Westindien

und Brasilien schreckten, wenn günstige Fracht sich bot, jene kleinen oldenburgischen Schiffe nicht zurück. Diese glücklichen Versuche mit einem schwerfälligen altmodischen Schiffsmaterial führten naturgemäß unsere Reeder dahin, dem Bremer Vorbild folgend, ebenfalls größere, namentlich aber auch gefälliger geformte Schiffe, Schoner, Schonerbriggs, Briggs zu bauen, um sich so, wie G. Strackerjan im Jahre 1846 sagte, „von vornherein auch äußerlich zu jeder Art Reise zu legitimieren". Die ersten Barkschiffe waren etwa seit 1838 in Dienst gestellt, jene besonders bewegliche und zugleich geräumige Schiffsgattung, welche eigentlich den Höhepunkt der Segelschiffbaukunst verkörpert. Denn die noch größeren Typen, das Vollschiff oder gar die neuesten Vier- und Fünfmastschiffe bedeuten nur eine Steigerung nach der Seite der Kraft und Lastbarkeit hin. 1843 gab es ihrer zwei, die Braker Bark „Azaria", 223 R. T., Reederei Tobias, Köppen & Ko., und die Elsflether Bark „Elsfleth", 300 R. T., Reederei J. Ahlers & Borgstede, die merkwürdigerweise nicht in der Frachtfahrt, sondern in der Grönlandfischerei beschäftigt waren, ebenso wie 1846, nachdem im Jahre vorher noch ein drittes Schiff dieser Gattung hinzugekommen war.

Wie günstig man im Lande selbst die eigene Situation beurteilte und wie hoffnungsfreudig die Stimmung der Unternehmerkreise dieser Tage war, spiegeln klar die Worte wieder, mit welchen das Direktorium des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins 1843 (Juni 28) seine vom Hofrat Lasius verfaßte Aufforderung zur Bildung einer Südseefischerei-Gesellschaft einleitete: „Wie Oldenburg durch seine geographische Lage und die ausgeschnittene Gestalt seines ausgedehnte Küstenstrecken darbietenden Landes vorzugsweise auf das Meer hingewiesen ist — wie sein Reichtum an Schiffsbauholz, das nächst dem eigenen in der englischen Marine am höchsten geachtet wird — wie die Produkte seiner fruchtbaren Marschen Bau und Ausrüstung der Schiffe erleichtern — wie tausende seiner Bewohner von der Seefahrt, vom Schiffsbau und den zahlreichen Gewerben, die beide in Tätigkeit setzen, ihr Brot ziehen — so ist es natürlicher Teilnehmer an den Unternehmungen deutscher Reederei; und wie wenig günstig die Konjunkturen in den letzten Jahren auch gewesen sind, sehen wir doch im Mittelländischen Meere wie im Ozean und Nördlichen Eismeer Oldenburgs Schiffer eine er-

höhte Tätigkeit entfalten. Hat die Erbauung von Bremerhafen der diesseitigen Küste einen großen Teil ihres Jahrhunderte alten Schiffahrtsverkehr entzogen, bringen die gewohnten Fahrten nicht mehr den früheren Gewinn — der unverdrossene Seemann späht nach neuen Bahnen, und schnell ist er da, aus irgendwo in den weiten Meeren eröffneten Betriebsquellen den gehofften Vorteil zu ziehen".

Die allmähliche Einstellung von Dampfern auch in die europäische Fahrt und die Notwendigkeit, die neueren, größeren, schnelleren Schiffstypen besser auszunützen, führte notwendig zu immer weiterer Ausdehnung der Reise nach überseeischen Häfen.

Daß um 1800 vereinzelte Reisen nach Nordamerika ausgeführt wurden, haben wir gesehen (S. 34); noch im Jahre 1844 waren nur 2 Schiffe dorthin bestimmt, 1849 aber 15, 1854 71. Nach Westafrika und Südamerika gingen die ersten Fahrten schon 1843, nach dem Mittelländischen Meer, das seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts die oldenburgische Flagge nicht gesehen hatte, und nach dem Schwarzen Meer 1844, nach Ostindien 1849. Neuen und starken Impuls, wenn auch unter steter Sorge vor der englischen Konkurrenz, brachte die Auswanderung, vornehmlich nach Nordamerika; man stellte während ihrer Hochperiode von kompetenter Seite die Rechnung auf: ein größerer, auf einer oldenburgischen Werft auf solideste Art gebauter kupferbodener Dreimaster, der dem Durchschnitt nach mindestens 15 Jahre im Passage-Dienst fahren könne, bringe in 4 Jahren das Anlagekapital rein auf. 1846 waren 2 oldenburgische Schiffe an dieser Fahrt beteiligt, 1854 30; sie fand für Oldenburg ihr Ende durch die zunehmende billigere Dampfschiffbeförderung von Bremerhaven aus; 1860 gingen nur 7 Auswandererschiffe aus Brake ab, 1864 3, 1865 1. Die meisten größeren bremischen und oldenburgischen Schiffe jener Zeit waren für den Auswanderertransport in freilich recht primitiver Weise eingerichtet: zwischen Eisengestellen längs der Bordwände des von hinten nach vorn durchlaufenden Zwischendecks wurden mittels eingeschobener Dielen Schlafstätten hergestellt, 2 übereinander, jede 6 Fuß lang und 4 Personen fassend; die zwischen beiden Kojen-Reihen aufgestellen Kisten der Reisenden dienten als Sitze und Tische. Einige Passagiere zweiter Kajüte

fanden Aufnahme in einem Aufbau auf dem Oberdeck. Arzt und Apotheker gab es nicht an Bord.

Auf Segelkähnen wurden die Passagiere von Bremen nach Brake (wie auch nach Bremerhaven) ans Schiff gebracht, welches nicht an einer Hafenkaje, sondern frei im Strom zwischen Festmachepfählen (Duc d'Alben) vertaut lag.

Die Reise nach Newyork dauerte 5, 6 bis 8 Wochen. Nach Ausschiffung der Reisenden im Bestimmungshafen wurde das Schiff durch Beseitigung der Kojen zum Frachttransport klar gemacht, trat die Rückreise an und nahm in der Heimat vielleicht sofort wieder neue Menschenladung ein.

Im Jahre 1855 erscheinen in den Schiffslisten neben den von 4 in 1850 (Maximalgröße 323 R. T.) bereits auf 23 angewachsenen Barkschiffen (Maximalgröße 695 R. T.) die beiden ersten Vollschiffe (das größte von 920 R. T.); ihrer waren 5 im Jahre 1859 mit dem Größenmaximum von 1500 R. T., und außerdem 31 Barkschiffe deren größtes 1861 759 R. T. maß. Dieses Anwachsen der einzelnen Schiffsindividuen größter Gattung hatte seine Ursache in der durch besonders günstige Handelskonjunkturen im Jahre 1856 veranlaßten Gründung [1]) dreier größerer Aktien-Gesellschaften, von denen zwei, die „oldenburgische Reedereigesellschaft" (Maximum 1858/: 13 Schiffe) und die „oldenburgisch-ostindische Reederei" (Maximum 1858/64: 5 Schiffe) Brake, die „Visurgis, Aktiengesellschaft für Reederei und Schiffsbau" (Maximum 1860: 12 Schiffe) in Oldenburg ihren Sitz hatte.

Die auf diese Unternehmungen gesetzten Erwartungen erfüllten sich nicht. Die Nachwirkungen der gewaltigen Handelskrisis zu Ende 1857, der amerikanische Bürgerkrieg und andere Umstände hatten die Folge, daß die Gesellschaften nach kurzer Blüte Jahr für Jahr ihren Schiffsbestand verringern mußten (die „Visurgis" verlor außerdem das ihr gehörige größte Schiff der damaligen Oldenburger Handelsflotte, das 1500 R. T. große Voll-

[1]) Wie M. Peters, a. a. O. II, 170 vermutet, mit finanzieller Hilfe der Darmstädter Bank. Alle drei Gesellschaften, von denen die beiden ersteren unter ein- und demselben Direktor standen, gehörten nur „nominell" nach Oldenburg; tatsächlich waren sie in Bremen „domiziliert". Die Direktoren wohnten in Bremen.

schiff „Northern Empire“ nach kaum einjährigem Besitz 1858 durch Strandung auf der Rede von Falmouth), und noch vor Ablauf des Dezenniums sich auflösten.

Da die oldenburgische Seeschiffahrt nur zum kleinsten Teile durch den Handel des eigenen Landes beschäftigt werden konnte, sie sich vielmehr nach wie vor in den Dienst jedes gewinnverheißenden auswärtigen kaufmännischen Unternehmens stellen mußte, Bremen aber seinen Bedarf an Schiffen für die transatlantische Fahrt selber deckte, war die natürliche Folge, daß die großen, für die europäischen Gewässer nicht geeigneten oldenburgischen Schiffe nun Jahre lang in fernen Meeren entweder in regelmäßiger Frachtfahrt auf bestimmten Linien: z. B. zwischen Messina und Petersburg, Hamburg und Malaga, Hamburg und Brasilien, Holland und dem Mittelmeer, oder in Aventure-Fahrt verweilten, ohne die Heimat aufzusuchen. Das drängte wieder zum Bau noch größerer, geräumigerer Schiffe.

Mit dem Ende der sechziger Jahre macht sich ein ständiges Sinken der Gesamtzahl der Seeschiffe bemerkbar — gerade die entgegengesetzte Bewegung, und zwar in immer wachsender Proportion, zeigt sich bei den großen Schiffsklassen; trotz absoluter numerischer Abnahme der Handelsflotte steigt ihr Rauminhalt. Die Zahl der immer noch vorzüglich in der näheren europäischen Fahrt beschäftigten kleineren Zweimast-Typen, der einst so beliebten Schonergalioten, Kuffs und Galioten, sank infolge der Überhandnahme der Dampfschiffs-Konkurrenz und der Konkurrenz der holländischen Küstenfahrer auf 115 in 1861, stieg 1876 noch einmal auf 119, blieb aber seitdem in ständiger Abnahme bis auf 65 im Jahre 1905. Die flinken Briggs, von denen der Seemann rühmt, daß sie „fahren, wohin sie sollen“ — ein besonderer Stolz der alten oldenburgischen Schiffskapitäne waren ihre großen schönen Schonerbriggs, die hauptsächlich nach Brasilien und Westindien gingen — sind zwar anfänglich von 29 im Jahre 1866 auf 55 im Jahre 1869 und auf 63 im Jahre 1876 gewachsen, dann aber rasch gefallen: 1891 auf 26; 1893 auf 7; im Januar 1905 waren sie ganz verschwunden. Die Dreimastschiffe dagegen stiegen seit 1861, nach einem Rückgang bis auf 24 (5 Vollschiffe Maximalgröße 876 R. T.) in 1866

und gar 12 (2 Vollschiffe) in 1869 wieder auf 38 (Maximalgröße 631 R. T.) in 1876, 49 (2 Vollschiffe) in 1878 und 83 (7 Vollschiffe) in 1893 (Maximalgröße 1727 R. T.).

IX. Segelschiff und Dampfschiff.

Holzschiffbau und Eisenschiffbau. — Partenreederei im Oldenburgischen. — Zunahme der Dampfschiffreederei. — Endgültige Abnahme der Segelschiffreederei

Diese schiffsbau- und schiffahrtstechnisch glänzendste Periode der modernen oldenburgischen Reederei trägt indessen ein hippokratisches Gesicht: in ihr wird der Kampf zwischen Segelschiff und Dampfschiff entschieden. Durch billigen Massentransport will der majestätische, weißbeschwingte Schwan die tötliche Konkurrenz des schwarzen, aber flinken und pünktlichen Delphin aus dem Felde schlagen. Eine verlorene Sache.

Vom Holz- zum Eisen- und Stahlbau ist man wohl in Oldenburg (nachdem 1871 das erste eiserne Schiff für die Elsflether Reederei erworben) allmählich übergegangen und hat damit dem eigenen blühenden, auch im Ausland geschätzten Holzschiffbau an der Weser selbst das Grab gegraben [1]. Aber den unvermeidlich gewordenen weiteren Schritt zur Dampfschiffreederei zu tun war wenig Neigung vorhanden. Das ist bedauerlich. Doch es ist erklärlich aus der echten Schiffernatur der Bevölkerung heraus, soweit sie an der Reederei vorzugsweise beteiligt. In ihr liegt auch der Grund für die bis zum heutigen Tage im Oldenburgischen vorwiegend gebräuchliche altmodische, schwerfällige, man möchte sagen, gemütliche Parten-Reederei, bei welcher in der Regel der Kapitän beteiligt ist, und welche den Anteil-Besitzer in eine ganz andere, persönliche, familiäre Beziehung zu dem ihm von Jugend auf vertrauten Schiff, d. h. dem Segelschiff setzt, als die Allerwelts Aktie. Frühere in kleinem Maßstab gemachte Versuche mit der Dampfschiffreederei sind ergebnislos ge-

[1] Erst seit 1896 beginnt in dem tatkräftigen Brake der Eisenbau sich eine Stätte zu schaffen.

blieben [1]); und die ehemalige Personendampfschiffahrt auf der Hunte erweckt noch heute erheiternde Erinnerungen.

Nur ein einziges, beachtenswerter Weise aus der Segelschifffahrt hervorgegangenes, ausgezeichnet geleitetes Aktienunternehmen dieser Art, die 1882 gegründete, in Oldenburg domizilierte „Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffreederei", hat sich aus kleinen Anfängen zu schönster, immer mehr sich entfaltender Blüte entwickelt [2]).

Ebenso stetig wie diese wuchs, ist die Abnahme der Seglerflotte fortgeschritten, jetzt nicht mehr bloß der Zahl, sondern auch dem Rauminhalt nach.

	Segelschiffe	Dampfschiffe	zusammen	Reg.-T.
1896	93	13	106	80 209
1897	88	14	102	75 820
1901	87	15	102	60 990
1902	91	16	107	61 995
1905	75	22	97	51 374
1906	75	28	103	44 882

[1]) Der von einer butjadinger Partenreederei seit 1855 zum Viehtransport nach England in Fahrt gestellte Schraubendampfer „Butjadingen" 200 Last, sank im Oktober 1857 auf der Fahrt nach London; die 1857 in Varel gegründete „Jade-Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft" verkaufte ihren im Viehtransport und Passagierverkehr mit England beschäftigten Schraubendampfer von 158 Last 1862; die Aktiengesellschaft „Dampfschiffs-Reederei Columbus", gegründet 1861 in Elsfleth, Kapital 600 000 Mark, löste sich 1896 nach Verkauf ihres einzigen Dampfers auf. — In einem großkapitalistischen Gutachten von 1854 wird die familiäre Reederei älterer Zeit folgendermaßen charakterisiert: „Noch vor fünf Jahren bestand die ganze oldenburger Handelsflotte aus kleinen Fahrzeugen, wovon fast keines die Größe von 100 Last (150 R.-T.) erreichte (diese Behauptung ist, wie wir gesehen, irrig). Eigner derselben waren Schiffskapitäne, und selten waren dabei andere Reeder beteiligt als hier und da die Verwandten eines Schiffskapitäns, die, um den betr. Schiffskapitän in Gang zu bringen, kleine Kapitalien dazu hergaben. Die Sache war nicht lohnend genug, und kein Kapitalist steckte sein Geld hinein."

[2]) Sie entstand 1879 als Segelschiffahrt der oldenburgischen Glashütte von Brake nach Portugal. Infolge Erweiterung des Frachtgeschäfts wurde ein kleiner Dampfer gechartert, 1881 ein eigener Dampfer eingestellt, und eine

Vornehmlich sind es die großen Schiffe, welche verschwinden. Es waren vorhanden:

1893: Vollschiffe 7 (Maximalgr. 1727 R.-T.) — Barkschiffe 76 (Maximalgr. 1456 R.-T.) — Dreimastschoner 3 — Briggs 7.

1896: Vollschiffe 6 (Maximalgr. 1727 R.-T.) — Barkschiffe 65 (Maximalgr. 1456 R.-T.) — Dreimastschoner 2 — Briggs 2.

1905: Vollschiffe 1 (Maximalgr. 1251 R.-T.) — Barkschiffe 28 (Maximalgr. 1488 R.-T.) — Dreimastschoner 1 (Maximalgr. 186 R.-T.) — Briggs 0.

Von den 28 Barkschiffen letzteren Jahres sind im Laufe desselben 7 verkauft worden, das größte darunter eines von 1355 Reg. T.

Wenn trotzdem der Gesamt-Bestand der oldenburgischen Seglerflotte 1906 gegen 1905 unverändert erscheint, so hat dies seinen Grund in dem Anwachsen der Fischereiflottille, der nun noch zu gedenken ist.

X. Die Fischereiflotte.

Arktische Fischerei. — Südseefischerei. — Heringsfang. — Moderne Hochseefischerei. — Dampffischerei in Nordenhamm; Elsflether und Braker Heringslogger; Hochsee-Fisch-Ever. — Erhaltung der Oldenburgischen Seemannschaft.

Auf Ochtum, Hunte und Weser ist selbstverständlich von jeher nach Bedarf von den Oldenburgern gefischt worden; das Einzige, was uns die Geschichte davon überliefert, sind unendliche Streitigkeiten mit den Bremern, die, selbst eifrig Fischfang betreibend, auch die oldenburgischen Zuflüsse der Weser sich nutzbar zu machen bestrebt waren. Von dem Heringsfang der Wangeroger und ihrer späteren gezwungenen Fischerei war bereits die Rede (S. 6). Ob Oldenburg sich im 18. Jahrhundert in erheblicher Weise an der arktischen Fischerei beteiligt hat, ist leider nicht zu erkennen; es müßte das jedenfalls vor 1793 gewesen sein;

Korrespondenzreederei gegründet. Diese ging 1883 an die 1882 gegründete Aktiengesellschaft über. Aktienkapital 1883: 450 000 Mark, 1905: 2 100 000 Mark, Flotte 1884: 3 Dampfer, 1905: 20 Dampfer von 24 545 br. R.-T.; 1 Dampfer in Bau. Der Verkehr, seit 1895 auf Marokko ausgedehnt, umfaßt mit sieben festen Linien Riga, Hamburg, Bremen, Oldenburg, London, Rotterdam, Antwerpen, Oporto, Lissabon, Gibraltar, die Küste von Marokko.

in diesem Jahre kehrte der Braker „Commandeur“ Addick Meenzen mit 4 Walen aus Grönland heim; die folgenden Braker Schiffslisten bis 1807 geben keine weitere Auskunft. Ebenfalls von Brake aus wurden 1823, 1824, 1832—1837 einzelne Fangreisen in das Nordmeer[1]) unternommen; 1841 bildete sich in Elsfleth eine Gesellschaft für Walfisch- und Robbenfang, 1842 die „Stedinger Compagnie“ in Berne zu gleichem Zwecke. In den Jahren 1843—1846 stieg die Zahl der ausgesendeten Schiffe auf 9[2]), sank aber dann bis auf 1 in 1862, in welchem Jahre die Stedinger Compagnie sich auflöste, während die Elsflether Gesellschaft mit einem Schiff den Fang bis 1864 fortsetzte.

1843 wurde unter Führung des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins bei reger Beteiligung des Publikums aber mangelndem Entgegenkommen der Steuerbehörde ohne Resultat auf die Gründung einer Aktiengesellschaft für Südseefischerei hingearbeitet; von 1856—1859 betrieb diese ein, Reedern des Amts Westerstede und der Stadt Jever gemeinschaftlich gehöriges Schiff, 1861 trat die Oldenburger Aktien-Reederei „Visurgis“ mit 4 Schiffen ein, 1861—1868 segelten 3 Schiffe unter Oldenburger Flagge für Bremer Rechnung ständig von Honolulu auf Fangreisen aus. Heringsfischerei wurde seit 1843 erst mit einem, dann mit 2 Schiffen[3]), von 1847—1864 wieder mit einem Schiff so betrieben, daß auf den Shetlandsinseln gefangene Fische gekauft, an Bord gesalzen und verpackt wurden.

30 Jahre währte es, bis man sich wieder darauf besann, daß die reiche Fischweide des deutschen Meeres dem deutschen Markt so gut wie dem englischen oder holländischen willkommene Zufuhr, und durch deren Ernte der heimischen Schiffahrt wohlverdienten Gewinn darbietet, wenn nur die geeigneten Mittel gewählt werden.

[1]) Vgl. zu dem Folgenden M. Lindemann, D. arktische Fischerei d. deutschen Seestädte 1620—1868, Mittlgn. aus Just. Perthes Geograph. Anstalt. Ergänzungsheft Nr. 26, 1869.

[2]) 1843 fuhren auf Grönland: von Brake: die Bark „Azaria“, 223 R.-T., die Briggg „Friederike Auguste“, 180 R.-T.; von Elsfleth: die Bark „Elsfleth“, 300 R.-T., die Brigg „Alliance“, 188 R.-T., die Brigg „Patriot“; von Stedingen: die Schonergaliote „Pauline“, 120 R.-T. Bei Lindemann, a. a. O. S. 75 wird letzteres Schiff offenbar irrig als „Bark“ bezeichnet.

[3]) 1846: eine Buyse von 90 R.-T., ein Kutter von 30 R.-T.

1895 entstand die „Oldenburgische Hochseefischerei-A.-Gesellschaft“ (Sitz in Oldenburg), und begann 1896 den Betrieb mit 4 Dampfern, bald aber sah sie sich genötigt, eben um des Marktes willen nach Geestemünde überzusiedeln. Rasch folgten ihr jedoch zwei neue Aktienunternehmungen: die „Elsflether Heringsfischereigesellschaft“ (gegründet 1896, Aktienkapital 600 000 M.), und die 1896 gegründete „Deutsche Dampffischereigesellschaft „Nordsee“, welche 1897 nach Nordenhamm in den inzwischen von der oldenburgischen Regierung erbauten und ihr verpachteten dortigen neuen Fischereihafen übersiedelte. Letztere Gesellschaft verwendete 1904 39 Fischdampfer und 1 für den Eistransport dienendes Vollschiff, die Elsflether, der sich schließlich 1905 noch eine Braker Heringsfischerei-Gesellschaft zugestellt hat, 17 Heringslogger.

Wie die Hochseefischerei, so lag auch das einst blühende Fischereigewerbe am Oldenburger Weserufer darnieder. Die Folgen der für die Seeschiffahrt bis Bremen hinauf so segensreichen, ihren Hauptaufgaben nach 1894 vollendeten Weserkorrektion hatten es vollends entmutigt. Das Reich und wohlmeinende Private griffen hier seit 1895 hilfreich ein; binnen kurzer Frist war eine kleine Flottille seetüchtiger Fisch-Ever geschaffen, welche ihren zugleich durch eine neu begründete Versicherungskasse gegen Verluste gedeckten Besitzern es ermöglichte, hoffnungsfreudig der Küsten- und Hochseefischerei sich zu widmen.

Im Vergleich z. B. mit der weltmeerbeherrschenden Macht des benachbarten Bremer Loyd erscheinen diese Veranstaltungen so winzig. Aber ihr Nutzen, nicht blos für die Wohlfahrt bescheidener Kreise, sondern auch für das Seewesen ganz Deutschlands darf nicht gering veranschlagt werden. Das Segelschiff ist die wahre Schule des Seemanns. Wenn wirklich die große Segelschiffahrt der oldenburgischen Reederei ihrem Ende nahe ist; wenn die oldenburgischen Reeder tatsächlich, wie versichert wird, seit längerer Zeit mit dem Plane umgehen, ihre sämtlichen größeren Segelschiffe nach und nach zu verkaufen; wenn diesen Auflösungsprozeß, wie zu erwarten, das

Inslebentreten der neuen Midgard-Gesellschaft, welche die großen staatlichen Pier-Anlagen in Nordenhamm gepachtet hat, noch beschleunigen wird — dann werden es die Hochseefischer der Herings-Logger und Fisch-Ever von der Weser sein, welche, den bewährten seemännischen Sinn und die anerkannte seemännische Tüchtigkeit der oldenburgischen Küstenbevölkerung lebendig erhaltend, für die deutsche Kriegsmarine einen Stamm zuverlässiger, mit Wind und Wellen vertrauter Seemannschaft bilden helfen, den sonst die Segelschiffe der Handelsmarine bereit hielten.

XI. Die oldenburgischen Weserhäfen.

Veränderungen im Lauf der Unterweser. — Abnahme der Wassertiefe — Weserkorrektion 1887/94. — Tonnen und Baken; Lootsenwesen. — Mangel an Schutzhäfen; Sieltiefe. — Hafenbauprojekte 1613 ff. — Hafen bei Deichhausen. — Erste Anlagen in Brake 1787, Elsfleth 1802, Großensiel 1821. — Brake wird Freihafen. — Weiterer Ausbau von Brake 1847 ff. — Reichsmarinestation in Brake 1849. — Hafenbau zu Brake 1858 ff. — Nordenhamm. — Weserbefestigungen.

So günstig die maritime Lage des nördlichen Teils des Herzogtums Oldenburg nach allen Seiten auf der Karte sich darstellt, und so vollkommen die Einrichtungen des Landes dem zu entsprechen scheinen (wenn man z. B. aus den Tabellen der oldenburgischen Handelskammer über den Seeverkehr ersieht, daß im Hunte- und Weser-Revier 17, im Jade-Revier 13, im Ems-Revier 5 Hafenplätze vorhanden sind, die alle zusammen, einem Ringe gleich, die Marschen und die Ammerländer Geest fast vollkommen umschließen), so darf man doch nicht übersehen, daß das Land diese feste und gesicherte Gestalt eigentlich erst seit dem 18. Jahrhundert besitzt. Jahrhundertelang hat der Territorial-Bestand im Bereich von Flut und Ebbe geschwankt, sodaß, wo einst Heerden weideten, heut große Schiffe segeln, und umgekehrt. Ebenso launenhaft und trügerisch wie die See hat sich im Lauf der Geschichte der Weserstrom bewiesen. Und doch ist es sein Ufer, lange Zeit, bis in das 19. Jahrhundert hinein auch für Bremen fast ausschließlich das oldenburgische Ufer, an welchem sich der Übergang des Seeverkehrs in den Binnenlandsverkehr vollzog.

Darum ist es zur Abrundung des Bildes, welches wir von der oldenburgischen Seeschiffahrt seit dem Beginn ihrer Geschichte zu umreißen versucht haben, unumgänglich, die hauptsächlichen Veränderungen des Weserlaufs und seines Littorale innerhalb unseres Gebietes festzustellen, und zu ermitteln, was ihnen gegenüber von Menschenhand zur Sicherung und Hebung des Schiffsverkehrs geschehen ist. Wir werden dann erst ganz verstehen, wie die oldenburgische Reederei Jahrhunderte hindurch nicht erblühen konnte, und werden aufs Neue bewundern, wie Bremen aller physischen und politischen Widerstände Herr wurde.

Im Bereich des Herzogtums Oldenburg hat das Bett der Weser erhebliche Veränderungen erlitten. Wo sie jetzt zuerst die oldenburgische Grenze berührt, bei Altenesch, wandte sie sich in ältester Zeit nicht nördlich auf Vegesack zu, sondern verfolgte ihre bisherige nordwestliche Richtung, um erst durch die Anschwemmungen der Hunte bei Elsfleth nach Norden gewiesen zu werden. Aber schon vor der Mitte des 11. Jahrhunderts war aus diesem Haupt- ein Nebenarm geworden, eine „alte" Weser, die Aldena (jetzt Ollen). Die Hunte mündete damals in diese „alte" Weser, welche, nachmals bei Altenesch abgedämmt, bei dem Einfluß der Hunte durch Siele (die jetzige Ortschaft Dreisielen) geschlossen wurde, so daß nun die Hunte als Hauptfluß im einstigen Aldena-Bette weiter zur neuen Weser fließt.

Von Elsfleth ab griff die Weser weiter nach rechts aus als heute. Die Wasserzufuhr, welche dieser Teil ihres unteren Laufes von der linken, oldenburgischen Seite empfängt, muß ehemals eine beträchtliche gewesen sein. Der östliche Teil der Ammerländer Geest, der Süden und Osten der Geest der Friesischen Wede, das tief zwischen Ammerland und Wede einschneidende ostfriesische Hochmoor sandten ihre Abwässer durch die Line und Wapel[1]) der Weser oder den Aestuarien zu, welche dieselbe im Linebruch, im Hoben und in der Butjadinger Wisch bildete; ebenso der Südrand

[1]) Im Jahrb. f. d. Gesch. d. Herzogt. Oldenburg XIV., 1905, S. 166 ff. wird die von mir 1903 aufgestellte Vermutung, daß die Wapel in ältester Zeit bis zur Weser die Südgrenze Rüstringens gebildet habe, mit Gründen angefochten, die zunächst die sorgfältige Lektüre meiner Darstellung vermissen und kein Verständnis der historisch-geographischen Verhältnisse jener Zeit durchblicken lassen. Es erübrigt sich für mich, darauf einzugehen.

des von Randmooren umgebenen Geestrückens (Dangast, Arngast, Aldessen, die heutigen Oberahneschen Felder), welcher einst den Jadebusen durchquerte, durch die Altenser Heete und sonstige Tiefe. Vielleicht reichte der Druck dieser Wassermenge und ihrer Alluvionen hin, das Fahrwasser der Weser bei Elsfleth nach ihrem rechten, hannoverschen Ufer hinüberzudrängen[1]). Wo vor der Weserkorrektion die Rinnsale der „alten" und der „kleinen" Weser längs der Deiche von Neuenkirchen, Rade, Wurfleth sich hinzogen, kennen Karten aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts noch „die alte Weserfahrt", deren linkes, oldenburgisches Ufer durch einen Deich gebildet wurde, dessen „Fundament" zu derselben Zeit noch auf den (oldenburgischen) Sänden sichtbar war, welche jetzt mit dem rechten Weserufer verbunden und zum Teil 1867 an Preußen abgetreten sind.

Weiter unterhalb aber wird die rechtsdrängende Tendenz des Stromes dadurch gekennzeichnet, daß in Osterstade und Land Würden eine Anzahl im 12. Jahrhundert genannter Dörfer ihm zum Raube fielen.

Die Sturmfluten, welche nach und nach den Jadebusen schufen, lenkten jene Geest- und Moorwässer in diesen ab; das linksseitige Littorale der Niederweser begann einerseits in stärkerem Maße aufzuschlicken, anderseits bot es dem Strome neue Angriffspunkte, der sich nun energisch nach links wandte und drei große Bogen in das oldenburgische Ufer einschnitt. Das erste zweifellose Zeugnis dafür bietet die 1384 zuerst genannte gewaltige „Brake" bei Horegan (Harrien), unterhalb des Linebruchs, deren charakteristische Verästelungen noch Ende des 17. Jahrhunderts sich bis

[1]) Wenn in den historisch-topographischen Beiträgen des Herrn Professor Dr. Rüthning zu P. Kollmanns Statist. Beschreibung d. Gemeinden d. Herzogt. Oldenburg, 1897, S. 382 behauptet wird, Neuenkirchen rechts der Weser habe mit Elsfleth links der Weser 1420 einen Synodalsprengel gebildet, so wäre das nur denkbar, falls die Weser nicht zwischen beiden Ortschaften, sondern östlich von Neuenkirchen damals ihren Lauf gehabt hätte. Dies ist topographisch unmöglich. Neuenkirchen rechts der Weser hat auch nie kirchenrechtlich zu Elsfleth gehört, sondern ist insbesondere zur fraglichen Zeit selbst Synodalsitz gewesen. Unter dem 1420 zu Elsfleth gehörigen Neuenkirchen ist zweifelsohne die Gemeinde im Moorriem zu verstehen, deren Kirche in Eckfleth steht, die anfänglich, bis Ende des 15. Jahrhunderts nach dem Ort Dalsper, dann bis heut nach Bardenfleth ihren Namen führt, und tatsächlich in Elsfleth eingepfarrt war.

Ovelgönne ins Binnenland hinein erstreckten. Aber auch bei Elsfleth muß damals schon vor geraumer Zeit der bedeutende Wesereinbruch stattgehabt haben, welcher eine Strecke des ältesten Elsflether Weserdeichs mit einem Teil seines Hinterlandes zur Insel machte, und die Elsflether Kirche auszudeichen zwang. Denn die Tatsache, daß der „Wige Ort", die äußerste Landspitze Stedingens zwischen Hunte und Weser, wie später (1522 z. B.), so schon 1345 unter diesem Namen vorhanden war, tut dar, daß zu dieser Zeit die „Westergate" der Weser bereits den ihr bis zur letzten Weserkorrektion verbliebenen Lauf, hart an Elsfleth längs vorbei, hatte, und über die Stelle hinwegflutete, wo im Beginn des 17. Jahrhunderts noch die Reste der gedachten Kirche bei Ebbe sichtbar wurden [1]). Erst um 1500, vorher und nachher, trat hier, wohl infolge neuer Stromveränderung, eine Ruhepause ein, so daß von 1483—1546 das Linebruch zwischen Elsfleth und Hammelwarden gegen die Weser geschlossen, und 1531 die Brake bei Harrien übergeschlagen werden konnte. Der alte Gefahrzustand erneuerte sich jedoch; 1692 glaubte Deichgräfe v. Münnich voraussagen zu können, daß in Kürze nicht bloß der erst etwa 150 Jahre liegende Braker Siel, sondern auch die alte Kirche zu Hammelwarden, wie mehr als 300 Jahre früher die zu Elsfleth, würde ausgedeicht werden müssen. Glücklicherweise hat er sich getäuscht.

Weniger sicher ist die Chronologie der übrigen linksseitigen Uferveränderungen der Weser. Die „alte Weser", welche, wie noch heut der Deichzug erkennen läßt, zwischen Sürwürden und Strohausen einst den zweiten kräftigen Bogeneinschnitt ins Land gemacht hatte, war 1613 beinahe zugeschlickt, der Strom war also wieder nach rechts gegangen; 1692 hätte der vorliegende, im Anwachs befindliche Sand eingedeicht werden können; als man endlich dazu schreiten wollte, hatte der Abbruch aufs neue begonnen; jetzt hat

[1]) An ihrer Stelle wurde bald nach ihrer Aufgabe natürlich eine neue Kirche gebaut. Diese wurde nicht „sehr wahrscheinlich" 1471 „zerstört", und ist nicht „wohl dieselbe, von der Hamelmann sagt: so nunmehr im Wasser liegt". Die Kirche war, wie ausdrücklich in der Urkunde von 1504 steht, die Herr Rüthning (a. a. O. S. 383) zitiert, aber kaum durchgelesen hat, in der veide (gegen Graf Gerd) vorkamen, und wurde von Graf Johann vor 1504 nicht „an einer anderen Stelle neugebaut", sondern restituiert, als das Land wedder in reste unde vrede gekommen.

die Weserkorrektion diesen ganzen Flußteil durch Leitdämme, welche die mitten im Strome liegende Strohauser Plate mit einbeziehen, völlig sequestriert. Die dritte Einbuchtung machte die „kleine" Weser zwischen Strohausen und Einswarden, wo bis 1613 das halbe Dorf Ellwürden mit 2/3 der Feldmark (ca. 422 ha) verloren ging. Hier jedoch gewährte abermalige Stromveränderung reichlichen Landgewinn. Die „kleine" Weser ist ganz verschwunden (der neue butjadinger Süßwasserkanal entspricht ungefähr ihrem Lauf); der Blexer Sand konnte 1539, der Atenser Sand (mit Nordenhamm) und weiterer Anwachs fast bis Hartwarden hinauf 1746 umdeicht werden.

Diese unaufhörlichen Verschiebungen des Flußlaufes mußten selbstverständlich von schädlichstem Einfluß auf das Fahrwasser sein, um so mehr, als die vorgenommenen Strombauten immer nur einseitig auf die Erhaltung oder Verbreiterung des Ufers abzielten, die Instandhaltung der Fahrrinne aber vernachlässigten. So wurde es den beladen die Weser hinaufsegelnden Schiffen immer schwerer, bis Bremen zu gelangen, zumal sie an Größe wuchsen — wenn von Emden berichtet wird, daß es 1536 zuerst begann de grote schepen to reden van 150 lasten dat erste, dana von 200, 250 etc.[1]) so mag das wohl auch für die übrigen Handelsstädte an der Nordsee gelten. Gelegentlich wird 1588 bemerkt, daß ein von Danzig kommendes, mit Korn beladenes Bremer Schiff nicht weiter als bis Harrier Brake konnte. Der 1619 angelegte Bremer Hafen zu Vegesack genügte seiner Tiefe nach ebenfalls bald nicht mehr, sodaß die Seeschiffe während des 17. Jahrhunderts bei Elsfleth ganz oder teilweise in Leichter löschen mußten. 1774 konnten sie nur noch bis Brake, bald darauf (Bericht von 1778: seit einigen Jahren) wegen einer mit dem linken Ufer landfest gewordenen Sandbank nicht weiter hinauf als bis in die „Schweyburg", das Fahrwasser zwischen dem oldenburger Ufer und der Strohauser Plate; 1817 mußten sie am unteren Ende dieser Durchfahrt, bei Strohausen selbst bleiben, bald

---

[1]) Nach den *Παραλιπομενα*, Chronikenauszüge von der Hand des Ubbo Emmius im Staatsarchiv zu Aurich. Sie sind verhochdeutscht und nicht ganz zuverlässig abgedruckt von H. Suur in G. W. Buerens Jahrbüchlein . . . f. Ostfriesland und Harlingerland auf das Jahr 1837, Emden 1836, S. 87 ff.

danach (Bericht von 1821: seit mehreren Jahren) gar schon bei dem Abbehauser Siel (jetzt Großensiel). Die Reichsflotte von 1849 ankerte, soweit sie nicht bei der Geeste blieb, wiederum weiter abwärts in „Grambergs Loch“, der nach der Bedeichung von 1746 zurückgebliebenen flachen linksseitigen Weserausbuchtung am Blexer und Atenser Sand; im erweiterten Braker Außentief, wo die Korvetten 1849 und 1850 ihr Winterlager hatten[1]), saßen dieselben bei Ebbe auf dem Schlick. Auf die nachmals von Oldenburg ausgeführten Verbesserungen des Fahrwassers, welche in der großartigen, von Preußen, Oldenburg und Bremen gemeinsam ins Werk gesetzten, 1887 begonnenen, 1894 in ihren Hauptlinien vollendeten Weserkorrektion[2]) ihren Abschluß fanden, können wir hier nur hindeuten.

Wegen der so launenhaft wechselnden Fahrtiefe der Weser hat Bremen es sich schon seit dem 15. Jahrhundert angelegen sein lassen, dieselbe durch alljährlich neu gelegte Tonnen und ausgesteckte Baken zu kennzeichnen[3]). Als Oldenburg das dominium Visurgis für sich in Anspruch nahm, kam es unbegreiflicherweise auch hierüber zu Streitigkeiten. Bremer Baken wurden oft genug von übereifrigen oldenburger Offizianten umgehauen. Und wenn auch selbstverständlich dafür oldenburgische Zeichen neu gesetzt wurden, so verging, wie in einzelnen Fällen zu konstatieren, doch öfter längere Zeit bis zur Ausführung. Die einsegelnden Schiffe waren dann ihrem Schicksal überlassen; denn das Lootsenwesen war lange ungenügend organisiert. Weserlootsen gab es um 1700 noch nicht; 1709 suchte ein findiger Gastwirt in Brake das Privileg nach, dafür einen geeigneten Knecht anstellen und Gebühren erheben zu dürfen. Vor 1720 erwähnt die oldenburger Gesetzsammlung der Lootsen überhaupt nicht; es ist eines der letzten Verdienste der dänischen Regierung, 1763 die private Seelootsengesellschaft zu Tettens und Burhave, 1764 die der Weserlootsen zu Klipkanne

[1]) „Deutschlands jetziger großer Machtfaktor, unsere deutsche Flotte, hatte in den Jahren 1848 bis 1852 seine Hauptstation in Brake“; so wurde in Feststimmung am 1. Mai d. J. aus Brake geschrieben.

[2]) Vgl. „Bremen und seine Bauten“. Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten- u. Ingenieur-Verein, Bremen 1900, S. 704—713.

[3]) Vgl. E. Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit. Bremen 1899 (Kap. IV: Tonnen und Baken).

unter staatliche Aufsicht gestellt zu haben. Ein häßliches Streiflicht fällt im Anfang des 19. Jahrhunderts auf dieses nur in absoluter Zuverlässigkeit seiner verantwortungsvollen Aufgabe gerecht werdende Institut durch die Klagen des damaligen Oberlootsen über vielfache Trunkfälligkeit seiner Untergebenen und die selbstverständlich erscheinende Rolle, welche der Stock im autoritativen Verkehr mit ihnen spielte.

Zu alle dem kam der mit dem Anwachsen der Schiffsgrößen sich immer fühlbarer machende Übelstand, daß auf der ganzen Unterweser kein regelrechter Ankerplatz vorhanden war, welcher bei Unwetter oder im Winter bei Eistreiben Schutz gewährt hätte, wenn es nicht einzelnen kleineren Schiffen etwa gelang, in das Außentief eines Siels einzulaufen. Solche Sieltiefe, die noch heut an unserer Küste vielfach zu kleinen Häfen ausgestaltet sind, müssen die securi portus an der Küste von Langwarden gewesen sein[1]), wohin 1307 die Butjadinger die westfälischen Kaufleute

[1]) Ihre Lage läßt sich nicht mehr feststellen. Denn abgesehen von der sagenverschwommenen Burg Mellum (Mellem-Sand 1410) und ihrem Gebiet (dessen stellenweise heut noch begrünte Reste damals in Inseln gleich den Oberahneschen Feldern des Jadebusens aufgelöst gewesen sein mögen) ist hier, bis der Deich endlich zu Anfang des 18. Jahrhunderts standhielt, nach und nach ein breiter ehemals eingedeicht gewesener Gürtel Landes verloren gegangen, dessen äußersten nördlichen Punkt an der Wesermündung der schon 1457 genannte Bollen- (Bullen-) Siel, jetzt eine Balge auf dem Hohenweg-Sande, bezeichnen mag. Von Blexen bis Langwarden lag und liegt noch eine Reihe von Ortschaften der Küste entlang, welche durch Ausdeichung verloren, resp. wiederholt zurückgelegt worden sind. Im 17. Jahrhundert wurde längs der ganzen Küste von Blexen bis Eckwarderhörne ein Landstreifen preisgegeben, dessen Breite im Durchschnitt wohl 1 km betrug. Nach den Angaben der Bewohner waren vom Kirchspiel Langwarden bis 1613 zwei Drittel = 70 □km, von Waddens die Hälfte = 9 □km untergegangen. Über „Die alte Mellum" vgl. neuerdings G. v. d. Osten in: JB. d. Ver. f. Naturk. an d. Unterweser f. 1903/4. Bremerhaven 1905, S. 50 ff.; der Bericht van Ronzelens 1857, den der Verfasser seiner Wichtigkeit wegen, dort S. 52 ff., „wieder auffrischt", ist von Fr. Poppe (Zwischen Ems und Weser, 1888, S. 468 ff.) weitläufig benutzt, und von mir (Des David Fabricius Karte von Ostfriesland, 1896, S. 30) gebührend gewürdigt. Das Marschland zwischen Mellum und dem vom Bullensiel vielleicht angedeuteten nördlichen Deichzug Butjadingens mag auf Wurten besiedelt gewesen sein, wie sie Plinius schildert, wie die Halligen es noch heut sind, und wie sie im Butjadinger und Jeverland bis auf unsere Tage eine Erinnerung an den ureinstigen deichlosen Zustand des Landes bilden.

einluden; solches Tief eines jetzt eingegangenen Siels unterhalb Blexen nannte Graf Johann 1588 ruhmredig seinen dortigen haven; ihn, vornehmlich aber das Braker Sieltief versprach Graf Anton Günther 1613 „zu einem stattlichen portum oder Hafen zu merklicher Vorsetzung dero Schiffahrt und Commercien zu aptieren", ohne nach Empfang des Zollprivilegs weiter daran zu denken. Beide Projekte wurden 1630 von bremischer Seite nach dem Urteil schiffahrts- und ortskundiger Leute für chimärisch erklärt; statt dessen wies man auf die sichere und bequeme, damals in Bremer Gebiet belegene Mündung der Geeste, welche einen herrlichen portus für kleine und große Schiffe, auch von 100 Lasten, biete[1]); oder auf das Sandstedter Tief (wo tatsächlich gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts mehrfach zum Ärger Oldenburgs geankert wurde); oder schließlich auf den eigenen, 1619 angelegten „guten" Hafen zu Vegesack. Doch auch dessen Wasserverhältnisse genügten mit der Zeit, wie oben bemerkt, nicht mehr. Überwinterte dort auch zu Anfang des 18. Jahrhunderts das einzige damalige oldenburgische Vollschiff, so zogen doch die größeren bremer Schiffe schon um die Mitte des Jahrhunderts vor, den Winter über, obwohl sie in Vegesack Hafengeld bezahlen mußten, im Braker Sieltief (für welches, nachdem auch der Deichgräfe v. Münnich 1692 es dringend zur Einrichtung eines Hafens empfohlen hatte, in den Jahren 1709, 1737, 1740 verschiedene Projekte aufgestellt worden waren) zu bleiben; ein unternehmender Bremer Kaufmann hatte deswegen um diese Zeit dasselbe zu pachten beabsichtigt. Ein anderes 1747 nach der Eindeichung des Atenser Sandes entstandenes Projekt plante, den neuen Atenser Siel — das jetzige Nordenhamm — zum Hafen auszubauen mit 40 Dùc d'Alben, Kaje, Krahn; die Kosten der Anlage waren auf 3800 ₰, die der jährlichen Unterhaltung auf 225 ₰ veranschlagt: das war der dänisch-oldenburgischen Regierung zu teuer; es blieb beim Alten. Die kleinen Schiffe legten nahe ans Ufer, brachten ihre Anker nach dem Groden aus, oder machten an Häusern und Zäunen auf dem Deich fest; die großen ankerten frei im Strom.

[1]) 1740 wurde referiert, daß seit einigen Jahren spät im Jahre auf die Weser heimkehrende Schiffe bei Eisgang Zuflucht auf der Geeste suchten, von wo die Waaren ohne Schwierigkeit zu Land nach Bremen gebracht werden könnten.

Inzwischen war allerdings auf oldenburgischer Seite, bei Deichhausen in der Ochtum-Mündung, ein kleiner Hafen entstanden, nicht aus oldenburgischer Initiative, sondern zum Besten der Lüneburger Salzschiffe auf Kosten der Lüneburger Salzfaktorei, welche von dort ihre Frachten über Delmenhorst ins Münsterland sandte. Diese oberhalb Brake belegene, später in den Besitz der Stadt Delmenhorst übergegangene Anlage war aber nur für kleine Schiffe zugänglich und verschlickte bald. Die Stedinger Schiffe benutzten sie daher gar nicht, sondern legten nach Vegesack oder suchten, wenn sie das Hafengeld sparen wollten, „auf der Weser in den Winkeln ihr Lager" (1771).

Die Zustände wurden immer ärger: 1787 berichtete die Kammer, im Spätjahr würde die Weser vollständig von den Schiffen gemieden; die Helgoländer oder Elb-Lootsen nähmen sie in See in Empfang und brächten sie nach Cuxhaven. Zugleich meldete der Kammerrat und Deichgräfe Schmidt v. Hunrichs (1787, Mai 21), Bremen habe die Anlage eines Hafens bei Bremer-Lehe im Werke. Dieses Gerücht, obwohl auf Irrtum beruhend, wirkte wie ein Alarmschuß. Unter Anlehnung an ein älteres Gutachten von Schmidt v. Hunrichs berichtete die Kammer am 19. Juli 1787 an den Herzog, widerriet die Anlage eines eigentlichen Hafens (zu welchem das Braker Sieltief an sich wohl geeignet sei) da die Kosten desselben, als eines sehr schwierigen Werkes, sich nicht verzinsen würden, und erklärte es für das zweckmäßigste, durch Verlängerung einiger Schlengen in den Strom hinein Schutz vor dem Eisgang, durch Schlagung von 40 Düc d'Alben aber einen Liegeplatz für 20 große Schiffe zu schaffen. Dies letztere allein wurde auf herzoglichen Befehl vom 19. August 1787 ausgeführt; der Tag dieses Erlasses ist also der Geburtstag des Hafens von Brake. 1790 schloß sich daran der Bau eines herrschaftlichen Helgens für große Schiffe — wobei zur Erörterung kam, daß bisher Schiffszimmerplätze nur in einer Meile Abstand voneinander am Weserufer hatten angelegt werden dürfen — 1802 erhielt auch Elsfleth zehn Düc d'Alben, und 1821 wurden im Groden von Großensiel Landpfähle zum Festmachen derjenigen großen Schiffe gesetzt, welchen den Strom weiter hinauf zu segeln das versandete Fahrwasser nicht gestattete. Diese wenigen Anlagen primitivster Art, durch die Furcht vor Verkürzung der

Zollerträgnisse in letzter Stunde dem herrschenden Fiskalismus abgedrungen, waren das Einzige, was bis dahin der oldenburgische Staat der Seeschiffahrt zum Besten geleistet hatte, die seit bald 200 Jahren ihm in der Weise tributpflichtig war, daß sie über 1/7 zu seinen gesamten Einkünften beisteuerte. Man möchte wohl versuchen, demgegenüber sich auszumalen, welche Gestalt die Dinge erhalten haben würden, wenn es Bremen gelungen wäre, seinen im 15. Jahrhundert erworbenen, beide Ufer der Unterweser und deren Mündung beherrschenden Territorialbesitz zu behaupten, zumal wenn der erhoffte Siegespreis des Bündnisses gegen Graf Gerd 1471, das Kirchspiel Hammelwarden mit Brake, Linen und Elsfleth[1], hinzugekommen wäre! Und solch minimaler Apparat hafenbautechnischer Einrichtungen — die man selbstzufrieden noch im Jahre 1842 als „schöne Häfen" bezeichnete — lieferte Oldenburg den formellen Grund, im Jahre 1824, nachdem 1820 der Weserzoll endgültig gefallen, seine Konsuln im Ausland dahin wirken zu lassen, daß aus den Zertifikaten der für Bremen ladenden Seeschiffe der port of Bremen als Bestimmungsort wegfalle, und an dessen Stelle Brake als eigentlicher Weserhafen trete. „Verschwand der Name Bremen auf diese Weise aus den Schiffspapieren, so wurde es aus der Reihe der Seehandlung treibenden Staaten ausgemerzt und sank zu einem binnenländischen Stapelplatz herab" [1]). Bremen parierte den tötlichen Stoß durch die geniale Gründung Bremerhavens (1827—1830), wofür sich Oldenburg durch Erhebung Brakes zum Freihafen (Verordnung vom 28. Nov. 1834, mit Gültigkeit vom 1. Jan. 1835) schadlos zu halten suchte. Als aber im Frühjahr 1847 die auf der Weser erwartete Ankunft des ersten amerikanischen Dampfers, des „Washington", die oldenburger Handelskreise fieberhaft erregte,

[1]) W. v. Bippen, Die Gründung Bremerhavens, in: Johann Smidt, ein Gedenkb. z. Säkularfeier seines Geburtstages. Bremen 1873, S. 204. Im Bericht des Oldenb. Gewerbe- u. Handelsvereins vom 9. Oktober 1847 heißt es: „Zum ersten Male sind in diesem Sommer seewärts angekommene Frachten, nach der oberen Weser bestimmt, zu Brake in oberländische Schiffe verladen und ist zu Brake das Manifest für die Fahrt, Bremen vorbei, ausgestellt worden, hat also Oldenburg zum ersten Male sich die 1820 ausgesprochene Aufhebung des Bremer Stapelrechts zu Nutze gemacht. Freilich hat sich dabei auch gezeigt, wie der Vorteil direkter Verbindungen sich nicht ohne Aufwendung bedeutender Mittel erringen läßt."

indem man hoffte, Bremerhaven auszustechen und Brake zum diesseitigen Ausgangspunkt der neuen „Post- und Handelsstraße zwischen Deutschland und Amerika" zu machen, fehlte es dort an einem Anlegeplatz für Dampfboote; sogar die beiden regelmäßig verkehrenden englischen Viehtransportdampfer konnten nicht an das doch schon errichtete Bollwerk heran, sondern mußten, in Wurfweite abliegend, mit Hilfe von Leichtern befrachtet werden. Erst im Oktober dieses Jahres wird berichtet, daß außer einer zweckdienlichen Verlängerung der Kaje die Anlage einer „Vorbrücke" mit Krahn „in Vorbereitung" sei. 1849 setzte Oldenburg in scharfem Wettbewerb mit Hannover es durch, daß Brake zum Winterlager wenigstens eines Teils der deutschen Kriegsflotte bestimmt wurde; gern half es der Finanzklemme des Reichs durch vorschußweise Herstellung notwendiger Hafenbauten: Verbreiterung des Außentiefs und Erbauung eines Trockendocks, des ersten für große Schiffe an der deutschen Küste, ließ sich aber vorsichtigerweise zur Deckung seiner Auslagen die Dampffregatte „Erzherzog Johann" welche sofort ins Dock legen mußte[1]), verpfänden. Man sah, wie der damalige oldenburgische Flottenkommissar, Regierungsrat Th. Erdmann, in seinen Erinnerungen[2]) nicht verhehlt, in den neuen Anlagen ein für Oldenburg auf alle Fälle rentables Unternehmen, selbst wenn die Kriegsmarine sie nur für einige Jahre benutzen sollte. Für den vermehrten Absatz der Erzeugnisse der Bodenkultur und der Viehzucht, für die Entwicklung des Gewerbefleißes, für die Verwertung der Arbeitskräfte würden durch die Etablierung der Marinestation, durch den Winteraufenthalt der Flottenmannschaften, durch die Wiederausrüstung der Schiffe ganz beträchtliche Summen gewonnen werden. Die Erweiterung des Braker Hafens sei schon lange gewünscht; das Trockendock werde den Ort voraussichtlich zum Hauptschiffsbauplatz an der Unterweser emporheben; die Sache sei so vielfach mit der Förderung des Handels, der Schiffahrt, des Schiffbaues und des Verkehrs des oldenburgischen Landes verflochten, daß sie selbst eines Opfers wert sei! Nach der Auflösung der deutschen Flotte kaufte Oldenburg die gesamten Marineanlagen in Brake für

[1]) Dem Dock fehlten noch die Schleusentore: es wurde daher, nachdem das Schiff hineingebracht, durch einen Erddamm geschlossen.

[2]) Nach dem Mscr. im Oldenb. Haus- u. Zentralarchiv von Marineoberpfarrer Goebel herausgegeben in „Marine-Rundschau", Jahrg. 1898.

11384 ℳ 28 Sgr. einschließlich des Docks. Der bisherige „nahrhafte Flecken" wurde durch die Gemeindeordnung vom 1. Juli 1855 Stadtgemeinde (vom 1. Mai 1856 ab)[1]) und erhielt durch Gesetz vom 18. November 1859 kirchliche Selbständigkeit; bis dahin war der Ort in Hammelwarden eingepfarrt; dort fand darum Brommy, der Reichsadmiral, 1860 die letzte Ruhestätte im Familiengrabe seiner aus Brake stammenden Gattin, umhüllt von der alten Reichskriegsflagge, die begeisterte Braker Jungfrauen 1849 für sein Flaggschiff gestickt und ihm 1852 persönlich anvertraut hatten, damit sie nicht mit dem Schiff in das „Sondereigentum irgend eines deutschen Sonderstaates" (Preußen) übergehe; dort, nicht in Brake, wo das einzige Erinnerungszeichen an seine Flotte, das jetzt Thyensche Trockendock, erhalten ist, hat man ihm 1897 ein Denkmal gesetzt.

Die Verlegung des Braker Siels 1856 schuf die erste Bedingung zur Erbauung eines geschlossenen Hafens, welcher 1858 begonnen, 1861 vollendet wurde, zu spät, als daß der Auswandererverkehr in seiner Blüte davon noch hätte Vorteil ziehen können Auch gewann Bremerhaven sofort wieder einen gewaltigen Vorsprung durch die gleich darauf (1862) erfolgte Eröffnung der Eisenbahnverbindung mit Bremen.

Wie endlich, nachdem die Einigung Deutschlands den neidischen Handelspartikularismus der Weseruferstaaten höheren gemeinsamen Gesichtspunkten untergeordnet, Brake durch die Eisenbahn (1873) und die Weserkorrektion, durch zweckmäßige, sorgfältig vervollkommnete Bauten — Piers längs der Stromtiefe, welche auch den größten, jetzt auf der wiedergewonnenen Weser verkehrenden Schiffen sicheres Anlegen und bequemes Löschen gestatten — wirklich in die Reihe der Seehäfen getreten ist: auf diesen freundlichen und aussichtsreichen Abschluß jahrhundertelanger Misere können wir nur mit Be-

[1]) 1816: 1921 Einwohner, 1895: 4515, 1905: 5162, nur 1614 mehr als Nordenhamm. Am 1. Mai d. J. hat Brake sein 50jähriges Stadtjubiläum gefeiert. Eine im Auftrage der Stadt von Lehrer Wittholt in Brake verfaßte Festschrift, „ein umfangreiches Büchlein, das eine prächtige Schilderung Brakes von einst und jetzt gibt", ist mir noch nicht zu Gesicht gekommen. Eine Oldenburger Zeitung versicherte bei dieser Gelegenheit mit mehr Schwung als Sachkenntnis: „Jahrhunderte lang bildete der Braker Freihafen den eigentlichen Seehafen der Bremer Seeschiffe".

friedigung hinweisen, ohne in die Einzelheiten seiner Entwicklung einzutreten. Denn noch müssen wir eines zweiten oldenburgischen Hafens an der Weser gedenken, dessen Entstehungsgeschichte, wenn wir von Bremerhaven und von Wilhelmshaven mit seinen Vororten absehen, wo andere mächtigere Faktoren eingreifen, im neuen Deutschland wohl nicht ihresgleichen hat, Nordenhamm[1]).

Unter diesem Namen entstand auf dem schon mehrfach erwähnten, 1746 eingedeichten Atenser Sand ein „adelich-freies" Gut, welches 1855 zwei Häuser (das eine davon ist jetzt Hotel „Friesischer Hof") mit 15 Bewohnern umfaßte. Die maritimen Vorzüge des Platzes wurden, wie es scheint, von dem 1856 begründeten Bremer Loyd „entdeckt". Derselbe ließ von einem dort erbauten hölzernen Anleger am 18. Oktober 1857 den ersten Dampfer mit einem Viehtransport nach England abgehen, und hat diese Fahrten fortgesetzt, bis die Viehausfuhr Ende der achtziger Jahre ihr Ende nahm.

Noch 1864 wurde von einem oldenburgischen Kenner der Verhältnisse Nordenhamm „eine Stelle ohne Vergangenheit und von ungewisser Zukunft" genannt, „ein kahler Außengroden mit schwierigem Zugang auf mangelhaften Kleiwegen", der an Bedeutung für das Hinterland weit von dem schon 1853 mit einer Chaussee bedachten Großensiel übertroffen werde. Indessen wurde 1875 die Linke-Weserufer-Eisenbahn bis dorthin vorgeschoben, der Petroleumgroßhandel siedelte sich an, und eine englische Gesellschaft sollte dem Ort 1889 vollends zur Blüte verhelfen. Statt ihrer fand der Loyd von 1890 bis zur Fertigstellung der neuen Hafenbauten in Bremerhaven 1899 für seine großen Schnelldampfer hier an einem im Strom errichteten, mit dem Ufer durch Brücken verbundenen Längspier vorzüglichen Anlegeplatz. 1897 erfolgte die Niederlassung der Dampffischerei „Nordsee", dann der Norddeutschen Seekabelwerke; zur Stunde werden große Hoffnungen auf die mit außergewöhnlichen Mitteln gegründete Bremer Seeverkehrsgesellschaft „Midgard" gesetzt, welche die gesamten Pieranlagen gepachtet hat. Der Ort Nordenhamm aber, welcher zurzeit zwei Bauernschaften

[1]) Die offizielle englisierende Schreibung Nordenham ist willkürlich und gesucht, namentlich so lange daneben die alte, richtige Form Esenshamm, Stollhamm, beibehalten wird.

der Gemeinde Atens bildet, zählt heut 3548 Einwohner. Insbesondere in den letzten fünf Jahren hat er mit Atens zusammen um 49 %, für sich allein um 69,67 % an Einwohnerzahl zugenommen; ebenso hat das benachbarte Blexen 20 % gewonnen, während von den neun übrigen Landgemeinden des Bezirks sechs bis zu 11 % verloren haben. Es übt also dieser erst im Entstehen begriffene Hafenplatz bereits dieselbe Anziehungskraft auf die ländlichen Bewohner seiner Umgebung aus wie die großen Marineetablissements von Wilhelmshaven, dessen oldenburgische drei Vorortgemeinden Bant, Neuende, Heppens nebst dem benachbarten Sande so ungemein gewachsen sind (s. oben S. 36 Anm.), während von den übrigen zwanzig ländlichen Gemeinden Jeverlands dreizehn bis zu 13,87 % verloren haben.

Graf Anton von Oldenburg erbaute 1559 bei Fedderwarden eine Schanze, insbesondere aber, nicht weit vom heutigen Waddenser Deich auf einem längst von der See verschlungenen hohen Warf tor Bulten das erste Weserfort, dessen drei Geschütze die trotzigen Bremer am Eingang ihres Stromes zum Streichen vor der oldenburgischen Flagge zwingen sollten. Auf dem andern Weserufer an der Geestemündung gründete König Karl XI. von Schweden 1674 die Karlsburg, an deren Einnahme 1676 im Bunde mit holländischen Kriegsschiffen die junge brandenburgische Marine teilnahm, bescheidene Lorbeeren bei dieser ihrer ersten kriegerischen Unternehmung erntend. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts erhoben sich hüben und drüben französische Schanzen. Die im Blexer Groden erwarb nach der Niederschlagung der vorzeitigen tumultuarischen Erhebung des Vorfrühlings 1813 traurige Berühmtheit als Schauplatz erbarmungsloser blutiger Militärjustiz des Eroberers. Ein Denkstein mit einer von Hermann Allmers gedichteten Inschrift erinnert daran. Während der dänischen Blokade 1848 und 1849 wurde diese Blexer Schanze wiederhergestellt und armiert, wozu das Reichsministerium einige Marinegeschützrohre ohne Lafetten leihweise hergab; sie und auf dem gegenüberliegenden Ufer die „Reichsbatterie“ nebst den hannoverschen Werken traten nicht in Aktion; außerhalb ihrer Schußweite fingen die dänischen Kreuzer die

deutschen Handelsschiffe weg. Als 1866 der Krieg ausbrach, trotzten 41 schwere Geschütze vom hannoverschen Fort Wilhelm an der Geestemündung nach der unbeschützten Küste des zu Preußen stehenden Oldenburg hinüber, doch das damals einzige Panzerschiff der preußischen Marine, der kleine „Arminius", nahm sie ohne Schwertstreich.

Heut wird die Wesereinfahrt geschützt durch die Feuerschlünde stahlgepanzerter Forts auf den Sänden beider Ufer; aber nicht die Hoheitszeichen der beiden Uferstaaten, Preußens und Oldenburgs, sehen wir über ihnen wehen, sondern

die eine deutsche Flagge!

Nachwort.

Für vorstehende Studie ist bis zu den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts das nur in diese Zeit herabreichende, sehr verstreute Material des Grh. Haus- und Zentralarchivs in Oldenburg benutzt worden, bei dessen Ermittlung mich Herr Archivkanzlist Carstens in dankenswertester Weise unterstützt hat. Für die spätere Zeit standen die S. 40 genannten statistischen Publikationen zur Verfügung, daneben aber auch sehr wertvolle schriftliche Mitteilungen sachkundiger Männer unseres Landes, der Herren Wasserschout J. Hendorff-Brake, Ziegeleibesitzer A. Lauw-Bockhorn, der, selber früher Seemann, in den Jahren 1852/54 die Braker Bark Rastede, 300 Last, geführt, und mit ihr in fünf Reisen Auswanderer nach Newyork befördert hat, Kaufmann H. G. Müller-Oldenburg, welcher mir schätzbares Material aus dem Archiv des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins zur Verfügung stellte, Ad. Schiff-Elsfleth, Geheimer Kommerzienrat Aug. Schultze-Oldenburg. Ihnen, sowie dem Handelsverein zu Brake für liebenswürdige und fördersame Unterstützung auch öffentlich meinen Dank zu sagen, ist mir angenehme Pflicht.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

DD Hansischer Geschichtsverein,
801 Lübeck
H17H352 Pfingstblätter
Blatt 2

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

